A white naval ship, the Agouti (A962), is shown from a high-angle perspective, sailing on a dark blue sea. The ship has a complex superstructure with multiple decks, railings, and various antennas and sensors. The hull number 'A962' is prominently displayed in large black letters on the side. The ship is moving towards the right, leaving a white wake behind it. The sky is a clear, pale blue.

tweemaandelijks maritiem tijdschrift
revue maritime bimestrielle

32^e jaargang - nr. 211 - 32^e année - n° 211

NEPTUNUS

LES BELGES DANS LA BATAILLE DE L'ATLANTIQUE 1939-1945

HENRI ANRYS

Grande première dans le petit monde de l'édition du livre d'Histoire belge!
La maison COLLET vient, en effet, de publier en édition de poche et à grand tirage, «les Belges dans la bataille de l'Atlantique» de Henri ANRYS.



Ainsi, on peut espérer que le grand public belge pourra, pour la première fois et, surtout, pour une somme modique (130 frs), accéder à l'Histoire de tous ses marins - marchands, pêcheurs ou militaires - durant la dernière guerre.

«En 225 pages, nous confie Hervé GERARD, directeur de la Collection «Vécu par les Belges», Henri ANRYS nous fait revivre la grande épopée des marins qui, spontanément, mirent leur navire et leur expérience au service de leur pays, dès l'aube de la guerre, avant de rejoindre les rangs de la Flotte anglaise».

Il y fait, on peut le dire, une synthèse à la fois minutieuse, précise et anecdotique de l'action des marins belges entrecoupée de témoignages de vie puisés dans les publications de l'époque.

Tout y est abordé: Duinkerque, les chalutiers-navires de guerre, la section belge de la Royal Navy, les marins marchands, les canonnières DEMS,...

Nul doute que la large diffusion de cet ouvrage contribuera au prestige de la Marine et des marins belges!

«Les Belges dans la bataille de l'Atlantique» de H. ANRYS est publié par les éditions COLLET et distribué à la Force Navale par les éd. Neptunus a.s.b.l. B.P. 17, 8400 Oostende.

130,- F (frais de port 30,- F)

Enkel door overschrijving / storting voor rekening nummer 473-6090311-30 van Neptunus
Le payement se fait **uniquement** par virement au compte 473-6090311-30 de Neptunus.

NEPTUNUS

info marine

ISSN 0028-2790

april 1986
avril 1986

LID
fppb
MEMBRE

32^e jaargang nr 3
32^e année no 3

Revue maritime bimestrielle
Tweemaandelijks maritiem tijdschrift

Directeur de la revue
Directeur van het tijdschrift
J.C. Liénart

Hoofdredakteur - Rédacteur en chef
E.A. Van Haverbeke

Photos - Foto's
R. De Meersman - M. Schottey

Administratie - Administration

Briefwisseling, adresveranderingen, publiciteit, 't winkeltje:
Correspondance, changements d'adresse, publicité, boutique:

Neptunus b.p. 17, 8400 Oostende
Tel. (059) 80 14 03 ext. 389 et/en
(059) 80 39 99

Ventes - Abonnements

Verkoop- en Abonnementendienst
Compte 473-6090311-30 ou
001-0263740-73
Rek. 473-6090311-30 of 001-0263740-73
300 F gewoon - normal
500 F steun - soutien
750 F ere - honneur
10 \$ buitenland - étranger

Raad van Beheer
Conseil d'administration

Président - Voorzitter: J.C. Liénart
Vice-président - Ondervoorzitter:
R. Van Ransbeek

Penningmeester - Trésorier: J.-P. Falise
Sekretaris - Secrétaire: Ch. Freys
Beheerders - Administrateurs:

E. De Grieck, C. Jacobs, J. Arys, E. Van Haverbeke, G. Gouwy, Lambinet, M. Verboven, J. Dreesen, E. Poulet, J. Petit, D. Van Parijs, H. Rogie, A. Jacobs, A. Devree-se.

inhoud sommaire

vers une meilleure exploitation de la défense - porter au maximum l'efficacité des forces navales par l'amiral wesley l. mc donald	3
liederen bij de belgische zeemacht door oppermeester (o.r.) j.-b. dreesen	11
de zee en de kunst - henri bource door n. hostyn	13
un pionnier de la résistance dans les rangs des libérateurs le lt-cdr william grisar staff officer à l'intelligence service de la navy par le lt-colonel (hre) p. eygenraam	15
woorden uit de zeemanskist - ... en nog even over het kielhalen door oppermeester (o.r.) j.-b. dreesen	19
koopvaardijchip onder belgische vlag: vlottende morzel gronds van het koninklijk belgië? door llz/res h. libert	23
vers la fin des navires-météo par cpf (hre) r. planchar	25
ontstuimige opmars kleinere «heavy lift» schepen maritiem panorama - panorama maritime door h. rogie	27
«dichterlijke genie» uit de boatsman's store... door saint bernard du spui kom	29
postzegelnieuws - de kruiser potemkin door eerste meester chef a.a. jacobs	41
neptunus business z.93 «aalscholver» - nieuwe eurokotter door e. van haverbeke	43
neptunus business z.93 «aalscholver» - nieuwe eurokotter door e. van haverbeke	49
info-marine	53
info-reserve	54
bibliografie - bibliographique	55
neptunus winkeltje - la boutique neptunus	57



WERVEN IN TEMSE EN HOBOKEN
CHANTIERS A TEMSE ET HOBOKEN

Tel. 03-710.71.11 Telefax 03-771.49.72 Telex 31140

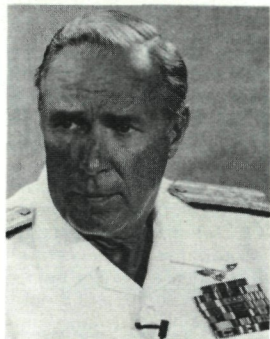


ZEESCHEPEN TOT 320.000 TON D.W.
NAVIRES DE MER JUSQUE 320.000 TONNES D.W.

Bouwers van het motorzeilschip "ZENOBE GRAMME", de visserijwachtschepen
"GODETIA" en "ZINNIA", 4 kustmijnenvegers, de 4 fregatten E71,
F910 "WIELINGEN", F911 "WESTDIEP", F912 "WANDELAAR", F913 "WESTHINDER"
en van het oceanografisch schip "BELGICA".

Constructeurs du ketch de recherches "ZENOBE GRAMME", des garde-pêches
"GODETIA" et "ZINNIA", de 4 dragueurs de mines côtiers, des 4 frégates E71,
F910 "WIELINGEN", F911 "WESTDIEP", F912 "WANDELAAR", F913 "WESTHINDER"
et du navire océanographique "BELGICA".

Vers une meilleure exploitation de la défense - Porter au maximum l'efficacité des forces navales ⁽¹⁾



Par l'Amiral Wesley L. McDonald U.S. Navy,
Ancien Commandant Suprême Allié de l'Atlantique

Rechercher les moyens d'interdire à un ennemi l'accès à ses lignes de communication est la plus importante mission de toute force armée. Ainsi qu'il faut s'y attendre, il s'agit d'un problème difficile qui exige la mise au point de nouveaux systèmes d'armes perfectionnés. Le Pacte de Varsovie l'a, bien évidemment, compris depuis de longues années et a reconnu que le renforcement et le réapprovisionnement étaient l'une des grandes faiblesses potentielles de l'Alliance de l'Atlantique nord. Le Kremlin a vu que les moyens de soutien de l'OTAN doivent être acheminés à travers des milliers de milles de lignes de communication dans l'Atlantique, et passer une grande partie de leur temps de transit dans des eaux internationales, loin du territoire de l'Alliance.

Le Commandant suprême allié de l'Atlantique est chargé d'assurer la protection de ces lignes de communication exposées. Depuis que je remplis ces fonctions, j'ai constaté avec une inquiétude croissante la remarquable expansion des forces navales soviétiques et l'amélioration constante de leur capacité d'interdire ces lignes de ravitaillement. Et les ministres des nations alliées, qui n'ont pas manqué de percevoir cette évolution, sont également conscients de graves lacunes de notre capacité navale de faire face à cette menace croissante. Dans le cas du Commandement allié de l'Atlantique, il est reconnu qu'il ne dispose que de la moitié environ du nombre d'escorteurs qui seraient nécessaires pour protéger les convois transportant des marchandises essentielles, tout en assurant simultanément la nécessaire défense vers l'avant en mer. Et il est reconnu aussi que nous ne possédons qu'un faible pourcentage des forces de contremesures minières qui garantiraient que nos transport OTAN ne puissent être pris en otage par une menace de minage réelle ou perçue. Le fait que nous soyons conscients des insuffisances de notre aptitude à soutenir nos forces en matériels militaires, en carburant et en pièces de rechange à des niveaux acceptables de dissuasion souligne encore ces lacunes. Une augmentation marquée des dépenses de défense des pays de l'OTAN pourrait atténuer ces difficultés. Une telle mesure serait difficilement applicable et mal accueillie



Des plans relatifs au renforcement du flanc nord ont été examinés, et notamment mis à l'épreuve dans des conditions hivernales.

par l'opinion en raison des priorités financières et des contraintes budgétaires, mais nos pays pourraient néanmoins constater que ces dépenses accrues seront absolument impératives à l'avenir à moins d'une inversion subite de la croissance militaire du Pacte de Varsovie. En attendant, cependant - et c'est là un fait politique dans la vie de l'Alliance - les fonds consacrés à la défense sont limités et les Commandants de l'OTAN doivent rechercher des moyens d'obtenir de meilleurs résultats avec des dépenses à peu près inchangées voire, dans certains cas, réduites.

Les domaines d'amélioration potentielle

Pour faire face à cette menace soviétique qui s'aggrave, il n'existe aucune option facile, mais certains domaines permettent d'espérer un accroissement de l'efficacité de l'OTAN supérieur à ce que les coûts encourus donneraient à penser. A titre d'exemple, on peut citer les domaines suivants qui seront ensuite examinés de plus près :

- utiliser plus efficacement les atouts dont nous disposons par des améliorations de la coordination, de la planification, du commandement et de la conduite des opérations afin d'exploiter les avantages de l'OTAN ;
- mettre en oeuvre des mesures destinées à réaliser des économies dans les acquisitions pour la défense ;

1. Avec la permission de la revue de l'OTAN. Article paru dans cette revue en octobre 1985.

2. L'Amiral Mc Donald a quitté son poste de SACLANT en novembre '85, après trois ans de service.

- veiller à ce que l'efficacité de nos forces ne soit pas freinée par un soutien logistique insuffisant;
- mettre au point des multiplicateurs de forces de coût relativement peu élevé pour renforcer nos atouts les plus coûteux.

Exploiter les avantages de l'OTAN

L'avantage le plus évident dont bénéficie le Commandement allié de l'Atlantique est d'ordre géographique. Par exemple, pour attaquer les navires transportant à travers l'Atlantique les renforts et les réapprovisionnements, les forces soviétiques circulant entre l'Atlantique et leurs bases doivent naviguer très près du territoire allié, et très souvent, au delà du rayon d'action de leur soutien aérien.

Les plans de défense de l'OTAN ont marqué des progrès pour tirer parti de cette situation, et prévoient une défense vers l'avant qui nous permettrait de nous opposer à cette navigation sur les plus grandes distances possibles. L'une des mesures à utiliser à cette fin serait d'améliorer la coordination entre les champs de mines alliés et nationaux. Une autre est le succès que nous avons récemment remporté en accroissant la flexibilité avec laquelle nos forces peuvent être déployées à travers les limites des Commandements. Une autre encore a été le réexamen de nos plans de renforcement du Flanc nord, et notamment leur essai dans les conditions de l'hiver de 1984.

Un thème se dégage clairement de tous nos plans. Plus nos dirigeants politiques accepteront de nous autoriser rapidement à opérer des mouvements de nos forces, moins nos pertes seront élevées. Si nous pouvons commencer à mettre en route nos cargos transportant des renforts et des réapprovisionnements à travers l'Atlantique avant que la tension ait atteint le niveau des combats, nous aurons accru leurs chances de parvenir sans danger à leur destination et, ce faisant, nous aurons amélioré le dispositif de dissuasion de l'Alliance à un moment critique. Nous aurons

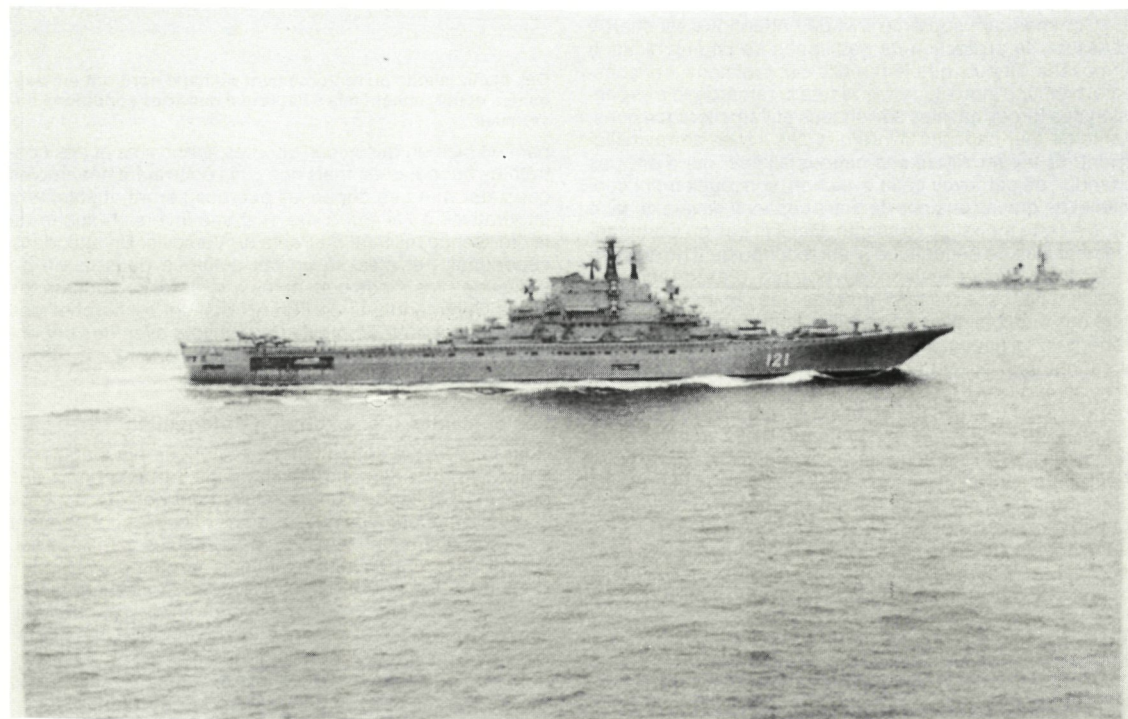
aussi la possibilité de mettre nos propres forces en position de manière à réduire au minimum les premières pertes de bâtiments de guerre dues à une attaque par surprise ou à une attaque de première frappe (situation que peut créer un dispositif essentiellement défensif) et de limiter en même temps la liberté de mouvement de forces potentiellement hostiles dans des zones d'intérêt vital pour l'OTAN.

Pour ces raisons, le recueil et l'analyse en temps voulu de données du renseignement sur les mouvements et les activités du Pacte de Varsovie sont d'une extrême importance. A titre d'exemple du succès remporté par l'OTAN dans ce type de coordination, on peut citer la surveillance exercée au printemps de 1985 sur le groupe KIEV en route depuis la Méditerranée vers sa base de Kola. Au cours d'une semaine de navigation, le groupe KIEV, a été constamment surveillé par des unités de forces nationales et OTAN, notamment la Force navale permanente de l'Atlantique, la Force de détection lointaine aéroportée de l'OTAN, et les navires et les avions d'un certain nombre de pays de l'OTAN. L'opération a été coordonnée par les centres de surveillance de l'OTAN de Lisbonne et de Northwood au Royaume-Uni et elle a permis, non seulement d'obtenir en temps voulu des renseignements précieux, mais aussi de démontrer au Commandant soviétique que les forces de l'OTAN sont bien coordonnées et toujours en contact avec lui.

Le rapport qu'il a adressé à Moscou sur l'opération devrait apporter une importante contribution à notre dissuasion maritime.

Mais des système de renseignement, même extrêmement efficaces, ne fournissent pas toujours en temps voulu des informations exactes aux commandants et aux dirigeants politiques, la guerre du Kippour et la guerre des Malouines en sont des exemples récents. Les nations alliées ont des organisations de recueil de renseignements de premier ordre, mais elles en sont propriétaires et les exploi-

Le Kiev surveillé par des bâtiments de la Force navale permanente de l'Atlantique.





La Force navale permanente de l'Atlantique peut être dotée de plusieurs missiles surface-air différents, des canons de calibres différents et des missiles anti-sous-marins différents.

tent elles-mêmes L'OTAN se trouve dans le rôle d'un client. Chaque pays devant évidemment protéger ses sources, le partage des données du renseignement s'effectue souvent avec une certaine réticence, et suscite certainement des problèmes de coordination. Déployer sans relâche des efforts pour garantir que les renseignements soient mis en commun afin d'obtenir un tableau aussi complet que possible de la situation est une mesure très peu coûteuse qui permettra aux autorités responsables de l'OTAN et des pays membres de prendre beaucoup plus facilement des décisions précoces et bien fondées.

Dans une large mesure, ces décisions sont traduites en actions militaires grâce à des règles d'engagement bien mises au point et éprouvées, conçues pour permettre de maintenir le contrôle politique afin de réduire le degré de tension ou, en cas d'impossibilité, de garantir que nos forces ne soient pas exposées à des risques inutiles. Le sage usage de ces règles et leur mise en oeuvre au moment voulu sont une pierre angulaire de notre doctrine de la défense navale. Ces règles doivent être constamment amendées afin de refléter les progrès technologiques et elles retiennent étroitement l'attention, à un niveau élevé, lors des exercices de l'OTAN.

Les acquisitions pour la défense

Ces mesures de commandement et de conduite des opérations servent à illustrer le problème que posent la standardisation et l'interopérabilité entre les pays de l'OTAN. Nul ne nie que des communications rapides, sûres et efficaces soient essentielles pour le maintien d'un contrôle politique et militaire sur nos forces et, en fait, l'Alliance a prodigé depuis de longues années de très grands efforts à cette fin. Des accords de standardisation OTAN (STANAG) ont été ratifiés et appliqués. Malgré cela, en raison de la rapidité des progrès de la technologie, joints aux retards inhérents à la réalisation d'un consensus au sein de l'Alliance, les pays les plus développés ont continué

à améliorer leurs communications à une cadence plus rapide que l'ensemble de l'Alliance. En ma qualité de Commandant des forces navales, peut-être m'excusera-t-on de penser qu'un convoi doit avancer à la vitesse du navire le plus lent, mais que cette analogie ne devrait pas être étendue aux développements technologiques ou aux acquisitions. Nos pays ont depuis longtemps prospéré en étant à la pointe de la technologie. Accepter le plus petit dénominateur commun aurait un dangereux effet d'étouffement. La solution la plus riche de promesses est que les pays garantissent lors de la conception d'équipements nouveaux un degré suffisant d'interopérabilité. La République fédérale d'Allemagne en a récemment donné l'exemple en acceptant les fréquences IFF (identification ami-ennemi).

La standardisation

Depuis qu'Henry Ford a produit la première voiture automobile au prix de \$500, la valeur des économies d'échelle a été claire. Les preuves qu'en donne la construction navale moderne sont également éloquentes. Par exemple, le prix des croiseurs Aegis a marqué une baisse spectaculaire et un chantier naval qui utilise la production moderne de navires en zones conclut maintenant des contrats pour construire deux des cinq bâtiments de la classe Ticonderoga pour un montant total de \$383,6 millions, soit une économie de \$163 millions par navire par rapport aux précédents contrats passés dans le même chantier. A un niveau moins perfectionné, le coût d'un navire de débarquement construit par Lockheed a baissé de \$338 millions pour le premier de la classe jusqu'au prix contractuel demandé par Avondale pour construire son premier navire de cette classe, soit \$167 millions. Ces baisses de prix, qui résultent en partie de l'utilisation de techniques de construction navale modernes et hautement productives, perfectionnées dans un premier temps au Japon et en Scandinavie, se fondent sur la standardisation des composants et de la conception aux divers stades de la construction.

De puissants arguments militent contra la standardisation entre les nations de l'Alliance. Les industries nationales de la défense et les compétences nationales en matière de conception sont d'importants atouts stratégiques dont tout pays hésite à se priver. Elles emploient aussi un très nombreux personnel. En outre, certains pensent que si les systèmes d'armes sont extrêmement variés, un ennemi aura plus de difficulté à essayer de les contrer. Pour s'efforcer de surmonter ce dilemme, mon Commandement a fortement soutenu une étude qui vise à réunir les établissements industriels et les établissements de la défense des pays afin qu'ils examinent la prochaine génération de frégate OTAN, le but étant de porter au maximum les avantages de la standardisation tout en essayant d'éviter que les pays dont les propres besoins dans le domaine de la stratégie et de l'emploi ont une tout aussi haute priorité la rejettent d'emblée.

De telles tentatives de standardisation de grande envergure sont importantes mais il en est de même des efforts quotidiens et moins visibles du système OTAN d'examen des plans d'armements et du système OTAN de programmation échelonnée des armements. L'OTAN a remporté certains succès avec la standardisation du Sea Sparrow, du Sea Gnat, du Patriot, etc., mais de nombreux programmes qui font double emploi et ne sont pas interopérables au sein de l'OTAN existent encore à l'échelon national. A tout moment, la Force navale permanente de l'Atlantique peut être dotée de plusieurs missiles surface-air différents, de canons de calibres différents, et de missiles anti-sous-marins différents. Un hélicoptère anti-sous-marin hors d'action faute d'une pièce de rechange ne pourra probablement pas trouver d'aide auprès d'autres navires dotés d'équipements différents. De toute évidence, un pas important vers l'augmentation du pouvoir d'achat du budget de la défense est un haut degré de standardisation, que ce

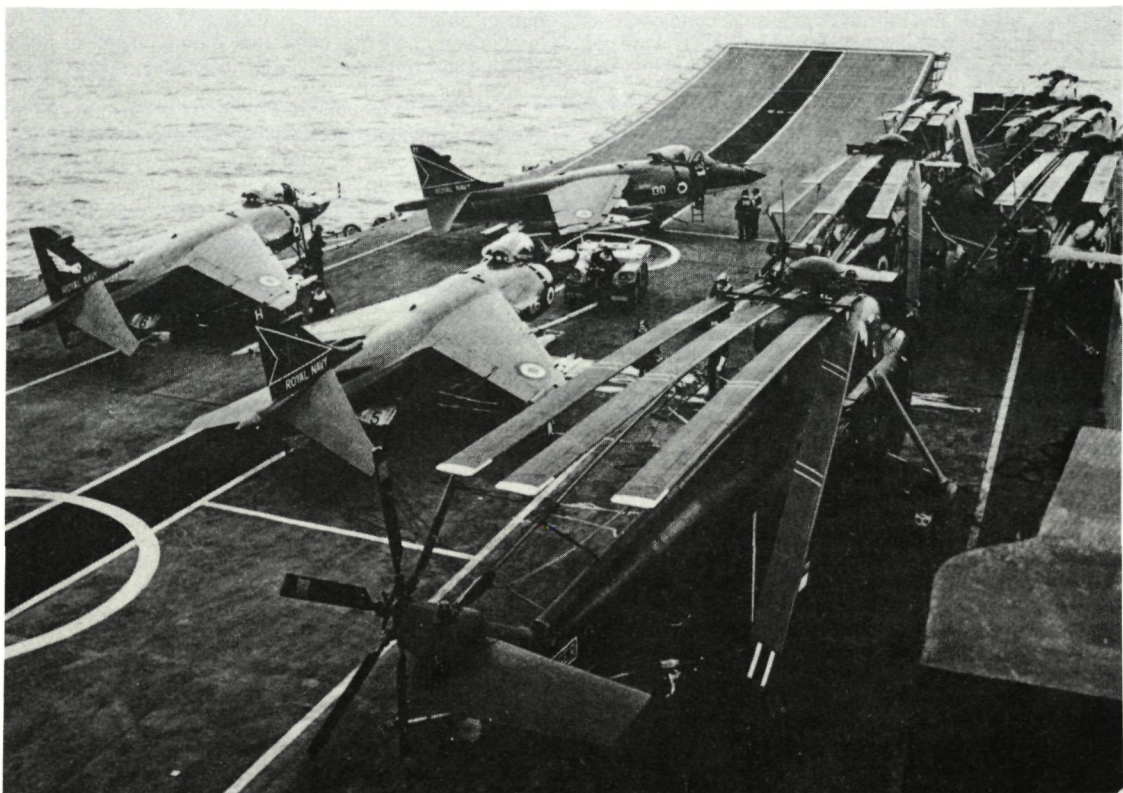
Le tremplin de conception britannique.

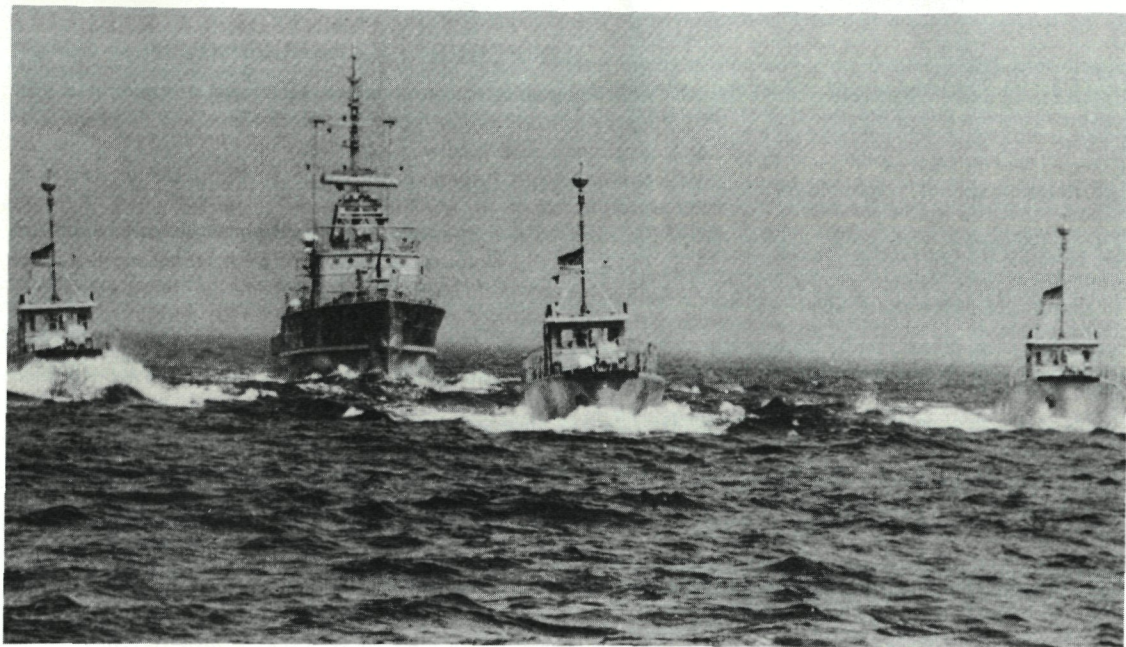
soit grâce à une coopération multinationale, comme le montrent les navires tripartites de contre-mesures minières, ou grâce à une activité accrue dans ce que l'on appelle le «double courant d'échanges».

Ce dernier processus a souvent été mal accueilli. De nombreux Européens se déclarent préoccupés par la puissance du complexe industriel militaire des Etats-Unis et de son soutien législatif au Congrès. Et certains Américains ont suggéré que la technologie transférée en Europe pourrait risquer d'être détruite ou saisie en cas de guerre, du fait de la proximité relative du Pacte de Varsovie.

En dépit de ces difficultés, il y a eu des exemples remarquables d'échanges réussis de technologie, allant de l'avion V/STOL AV8 HARRIER, dont les possibilités sont développées en commun par les Etats-Unis et le Royaume-Uni, aux moteurs antimagnétiques italiens destinés aux navires de contre-mesures minières (MCM) des Etats-Unis. Les possibilités futures sont grandes, elles comprennent notamment la technologie des dirigeables, les avisos garde-côtes, le missile Penguin et le missile à fuselage rotatif (parmi de nombreux projets parvenus à un stade avancé), ainsi qu'un certain nombre de projets des forces terrestres et aériennes. En outre, il existe en Europe des projets soutenus par le Secrétaire à la défense M. Weinberger, qui tentent d'organiser les industries de défense européennes de manière qu'elles puissent collaborer avec l'industrie américaine sur un meilleur pied d'égalité, ou créer avec elle une saine compétition.

A ce jour, les principaux succès remportés par les acquisitions d'armements de l'OTAN sont dus au système de planification des forces qui, depuis les premiers jours de l'Alliance, a permis le développement d'une défense coordonnée entre les nations. Le raffinement de ce processus





Le système Trolka allemand de contre-mesures minières comprenant le ravitailleur et les bâtiments MCM commandés à distance.

a marqué de grands progrès depuis trois ans, ce qui permet aux pays d'établir leurs plans à long terme en bénéficiant des meilleurs avis possibles des Alliés. Les trois Hauts Commandants de l'OTAN (MNC) ont élaboré en commun une étude des besoins des forces navales et ils travaillent sur un cadre militaire conceptuel maritime des trois Commandements. Le Comité des plans de défense a également abordé les améliorations de la défense classique dans une série de documents.

Prises en groupes, ces initiatives témoignent clairement des grands progrès marqués dans les plans collectifs de l'Alliance pour les armements et la logistique. Le cadre qu'elles fournissent offre aux pays la possibilité de travailler de concert afin de résoudre, de manière aussi efficace et économique que possible, leurs problèmes les plus pressants.

La spécialisation nationale

La spécialisation nationale est un concept qui a largement retenu l'attention. Dans le contexte maritime, il est important de se rappeler que les forces navales ont une souplesse planétaire et que les pays peuvent avoir besoin de conserver la capacité de poursuivre leurs objectifs nationaux dans le monde entier. Ainsi, leurs flottes devraient être des forces autonomes et équilibrées capables d'opérer dans presque tous les environnements dans la mesure qu'exigent les besoins nationaux. Le processus de planification des forces tente de concilier ces besoins avec les opérations internationales communes qu'exige l'OTAN. Et il essaie aussi de faire en sorte que la capacité collective de la force de l'OTAN soit supérieure à la somme des contributions des participants individuels.

Le soutien logistique

La conception et la création minutieuses de ces puissantes forces sont un pas important vers l'amélioration de la défense pour les fonds engagés, mais leurs avantages seront nuls et non avenue si une telle force ne peut assurer son propre soutien. Les Ministres des pays de l'OTAN ont répondu à ce besoin et ont pris, en décembre 1984,

des mesures positives pour compenser plusieurs de nos insuffisances actuelles en approuvant à cette fin un montant de plus de 7 milliards de dollars pour l'infrastructure. Néanmoins, pour garantir que nos bâtiments coûteux puissent rester en action et ne soient pas obligés de se détacher pour se ravitailler dans des bases éloignées de leur zone de déploiement, plusieurs problèmes doivent être surmontés.

Des pétroliers de la marine marchande sont nécessaires d'urgence pour réapprovisionner en mer les pétroliers des groupes de combat et pour ravitailler en carburant les escorteurs des convois. Or, seul un petit nombre de ceux qui sont nécessaires ont été convertis pour fournir à l'OTAN des gréments de ravitaillement en groupe. Cette pénurie, jointe à la pénurie d'emplacements de stockage de carburant dans la zone orientale de l'Atlantique, réduit l'efficacité des forces navales de l'OTAN et conduit directement à une augmentation du nombre de bâtiments nécessaires pour remplir les mêmes tâches.

Ainsi que nous l'avons vu plus haut, l'OTAN n'a pas pu réaliser une importante interopérabilité des munitions. Or, un navire sans munitions n'est guère utile, sauf en tant que leurre, si bien que l'importance de cette situation est évidente. A long terme, seuls les groupes sur la planification des armements pourront résoudre ce problème. A court terme, les coûts supplémentaires qu'entraîne l'utilisation de systèmes d'armes non-interopérables devront continuer à être endurés.

Les multiplicateurs de forces

Une dissuasion efficace contre une force navale aussi puissante que celle du Pacte de Varsovie exige des capacités aussi grandes que celles du groupe de bataille de porte-avions et du sous-marin moderne à propulsion nucléaire, dont les coûts sont bien supérieurs à ce que peuvent assumer les petits pays. Le fait de commander un Commandement international aussi diversifié que le mien a, entre autres, un aspect encourageant - on voit comment l'esprit inventif et l'imagination des petits pays leur permettent souvent d'accroître la puissance et la souplesse d'ensemble

de nos forces d'une manière aussi efficace en fonction du coût encouru. Les Britanniques, dont la technologie des porte-avions a rendu possible le porte-avions moderne, ne pouvaient plus assumer le coût d'un grand porte-avions mais estimaient qu'il était néanmoins nécessaire de déployer une puissance aérienne en mer - ils ont mis au point le Sea Harrier et doublé son rayon d'action et sa charge utile à un coût insignifiant en concevant le «tremplin». L'Allemagne, devant la grave pénurie de navires de contre-mesures minières (MCM) a conçu le système Troika qui dote six d'entre eux d'une efficacité équivalente à celle de quinze navires MCM de type standard. Dans le même domaine, le submersible français de détection de mines sans équipage (PAPS) permet à un détecteur de mines de rechercher et de détruire ou de marquer rapidement une mine, augmentant ainsi la vitesse à laquelle une route maritime peut être déclarée sans danger. Les multiplicateurs de force constituent un domaine dans lequel le génie d'un pays, serait-il le plus petit, peut apporter de grands avantages à l'Alliance toute entière.

Le mouillage de mines

A mesure qu'augmente la puissance relative des forces navales du Pacte de Varsovie, les mines maritimes prennent une importance croissante en tant que moyen de limiter la liberté de mouvement des forces navales hostiles. Et il en est ainsi pour le mouillage de mines défensives, comme celui qu'envisagent le Danemark et l'Allemagne pour rester maîtres des sorties de la Baltique; pour le mouillage de mines de protection autour des opérations amphibies ou pour limiter l'accès aux routes de navigation; et pour le mouillage de mines offensives destinées à garantir une destruction maximale des sous-marins qui sortiraient de leurs bases pour attaquer la flotte marchande atlantique de l'OTAN. Pour détruire un navire, une mine est moins efficace qu'une torpille. Toutefois, la torpille exige la présence d'une plate-forme de tir à portée de l'objectif. Une fois qu'elle est mouillée, la mine est une arme patiente dont les répercussions sur les opérations sont largement supérieures à ce que suggèrent les statistiques. Dans les conflits passés, de nombreux sous-marins ont été coulés parce qu'ils ont été détournés pour éviter un champ de mines connu et qu'ils ont ainsi été contraints de naviguer dans des eaux patrouillées par des unités hostiles.

Dans le domaine des mines, comme dans le cas de nombreuses autres armes, la tentation de rechercher un avantage technologique maximal pourrait exclure les petits pays de leur production. Or, cela n'est pas nécessaire. Un champ de mines bien conçu peut contenir une gamme de mines allant de la plus perfectionnée à la plus simple. Un ennemi qui souhaite naviguer dans les eaux protégées par ce champ doit présumer le pire et choisir trois options difficiles: perdre du temps pour nettoyer le champ de mines, relever le défi et accepter des pertes de ses forces ou éviter entièrement ces eaux et faire probablement avorter sa mission.

A l'heure actuelle l'OTAN ne possède que 60% des mines de fond et 30% des mines à orin dont elle a besoin pour exploiter cette forme de guerre. La guerre des mines n'est pas prestigieuse mais elle offre aux commandants navals un moyen d'interdire à un ennemi toute souplesse accroissant ainsi très fortement l'efficacité de ses propres forces. Le Danemark, l'Allemagne, l'Italie, le Royaume-Uni et les Etats-Unis ont fait récemment de grands progrès dans ce domaine et ils offrent des mines anciennes aux autres membres de l'Alliance pour leur usage. Plusieurs pays ont également pris des mesures pour atténuer les pénuries de mouilleurs de mines, mais il reste encore beaucoup à faire à un coût qui ne soit pas prohibitif.

Le ravitaillement en vol

Une tâche qui nécessiterait six avions E3A de détection lointaine sans avion ravitailleur peut être accomplie avec quatre E3A et un avion ravitailleur qui leur soit consacré. Etant donné que la conversion d'un Boeing 707 à un rôle de ravitailleur ne coûte que 11 millions, la valeur du ravitailleur pour porter au maximum l'utilisation des E3A beaucoup plus coûteux est évidente. Les économies qui résulteraient de la réduction de l'usure due aux atterrissages et aux décollages des E3A seraient également importantes.

Ce n'est là qu'un simple exemple de l'efficacité par rapport à son coût de ravitaillement en vol en tant que multiplicateur des forces. D'autres applications maritimes de ce concept nous donnent l'avantage opérationnel d'une charge utile et d'un rayon d'action supérieurs pour les avions d'attaque et de combat. Un certain nombre de pays ont activement mis au point un avion ravitailleur et, à la suite de cette initiative, la capacité de défense de l'OTAN a augmenté bien au delà des coûts encourus de ce fait.

Comme pour le mouillage de mines, ce n'est là qu'un aspect guère prestigieux de la défense, mais c'est un aspect dans lequel des dépenses relativement réduites peuvent se traduire par une importante augmentation de la capacité opérationnelle.

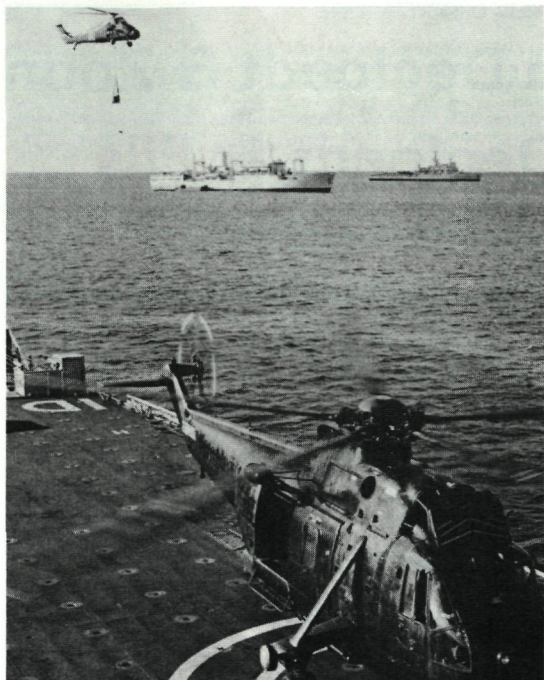
L'emploi de navires de la marine marchande

Bien que cet aspect de la guerre navale ne soit pas nouveau, la valeur des navires marchands utilisés à des fins militaires en tant que multiplicateurs de forces n'a jamais été mieux reconnue que lors de la récente opération britannique dans l'Atlantique Sud. Cette campagne a démontré aussi bien l'importance vitale des navires marchands dans la conduite des opérations que les inconvénients de l'obligation de compter fortement sur eux dans une situation de combat. Lorsque de navire *Atlantic conveyor* a été dévasté par les missiles Exocet, toute l'opération a été sévèrement compromise par la perte de la cargaison vitale qu'il transportait. Un bâtiment de guerre du même tonnage, doté de moyens de maîtriser les dégâts qu'il aurait subis, aurait probablement pu limiter les effets de l'incendie, au moins assez longtemps pour sauver les avions et les munitions d'importance décisive qu'il transportait. L'analyse des conflits passés indique que l'on peut obtenir une capacité de combat accrue, à moindre coût, si les fonds dépensés sont consacrés à des bâtiments de guerre spécialement construits à cette fin.

Les plans de l'OTAN relatifs à l'emploi de la marine marchande en temps de guerre comprennent un vaste programme de pétroliers d'escorte, dans lequel des équipements pour 64 pétroliers OTAN ont déjà été fournis, des plans pour un pool de sauvetage OTAN de 36 bâtiments de sauvetage de Catégorie Un qui seront mis préalablement en position par les Grands Commandements de l'OTAN pour aider les navires marchands endommagés, libérant ainsi les bâtiments de guerre pour leurs missions principales et, enfin, des navires ateliers off-shore à utiliser pour effectuer des réparations d'urgence en mer.

La diminution rapide du nombre des navires marchands de l'OTAN est très préoccupante et l'augmentation de la flotte marchande soviétique, concurrente des flottes occidentales dans des conditions peu économiques est franchement inquiétante.

Mais il y a aussi, à notre actif, le fait que les pétroliers modernes sont plus rapides que jamais auparavant, que les navires porte-conteneurs ont une forme dépouillée qui se prête à l'addition de moyens de défense et que l'industrie pétrolière off-shore a produit des modèles de navires qui ont de grandes possibilités de soutien des opérations militaires.



La valeur des navires marchands utilisés à des fins militaires en tant que multiplicateurs de forces n'a jamais été mieux reconnue que lors de la récente opération britannique dans l'Atlantique Sud.

Le projet Arapaho et ses dérivés (le déploiement d'installations modulaires d'aviation dans les navires marchands) est une réalisation audacieuse qui montre comment une initiative peu coûteuse peut provoquer de fortes augmentations de la capacité opérationnelle de l'OTAN. Le système Arapaho, à l'origine une réalisation américaine, a été mis à l'essai et utilisé dans des opérations par les Britanniques qui ont réussi à apporter de nombreuses améliorations à la conception initiale. Sept pays ont participé aux essais de ce système qui permet à un navire porte-conteneurs navigant avec un convoi de déployer une importante force anti-sous-marine d'hélicoptères pour soutenir les escorteurs des bâtiments de guerre. Il est intéressant que l'on ait observé que les forces navales soviétiques procédaient à des essais similaires sur un navire marchand.

Les effectifs

L'OTAN a la chance de disposer d'une grande population qui connaît la mer et en a l'expérience. De nombreuses tâches qui sont exécutées par des marins à plein temps en temps de paix pourraient être rapidement confiées à des réserves moins entraînées en temps de guerre. Même dans les exercices OTAN, nombre de tâches d'Etat-major, de même que le contrôle naval de la marine marchande et les contre-mesures minières sont d'ores et déjà accomplis par des réservistes, hommes et femmes, qui s'y consacrent. Même s'ils ne sont pas très nombreux, leur activité est précieuse, car elle prouve que nos pays, et pas seulement les combattants d'active, sont résolus à protéger notre Alliance et notre mode de vie. Je suis personnellement très heureux de voir les réservistes de nos pays s'entraîner en vue d'exécuter des tâches qui permettent à nos forces d'active d'être employées de la manière la plus efficace.

Nos forces de réserve sont un important multiplicateur de forces et elles méritent le soutien et les encouragements les plus forts que nous puissions leur donner.

CONCLUSION

Aucun Haut Commandant de l'OTAN ne peut avoir l'esprit tranquille lorsqu'il sait qu'il possède moins que ce dont il a besoin pour accomplir sa mission. En revanche, le Commandant naval d'une Alliance qui possède un aussi prestigieux héritage de puissance et de commerce maritimes peut être réconforté lorsqu'il sait qu'il dispose d'une vaste gamme de compétences maritimes. La grande puissance de la Force d'attaque de l'Atlantique et le perfectionnement de nos forces sous-marines, de surface et aériennes sont des éléments vitaux pour assurer une dissuasion convaincante en mer. Mais ce ne sont pas seulement ces grands éléments coûteux de la capacité maritime de l'OTAN qui peuvent faire la différence. La mise au point d'un «tremplin» par un Capitaine de corvette en Angleterre, les compétences du Danemark en guerre des mines, la technologie sous-marine de la France, les disponibilités d'installations de ravitaillement au Portugal, les bâtiments de soutien des Pays-Bas, le recueil de renseignements en Norvège, les systèmes Troika allemands et les connaissances de la Belgique en contre-mesures minières sont tous des éléments d'une structure de multiplication des forces qui, si ils sont soigneusement introduits dans le processus des plans de défense, constituent au total une dissuasion largement supérieure à leurs effets individuels. Le recours constant à l'esprit novateur et la stimulation de notre aptitude à tirer le maximum de nos budgets de défense limités méritent d'être poursuivis à tous les niveaux de l'organisation militaire et industrielle de nos pays.

KB-Vernieuwbouwlening

Maak nú van uw "home" een "sweet home"

Beter bij de bank van hier

50 JAAR



N.V. Baggerwerken Decloedt & Zoon

S.A. Dragages Decloedt & Fils

11, Franklin Rooseveltlaan - Av. Franklin Roosevelt, 11

1050 Brussel - 1050 Bruxelles

Oostende 059 / 32 17 89 - Ostende

Brussel 02 / 649 00 63 - Bruxelles

Zeebrugge 050 / 54 41 86 - Zeebruges

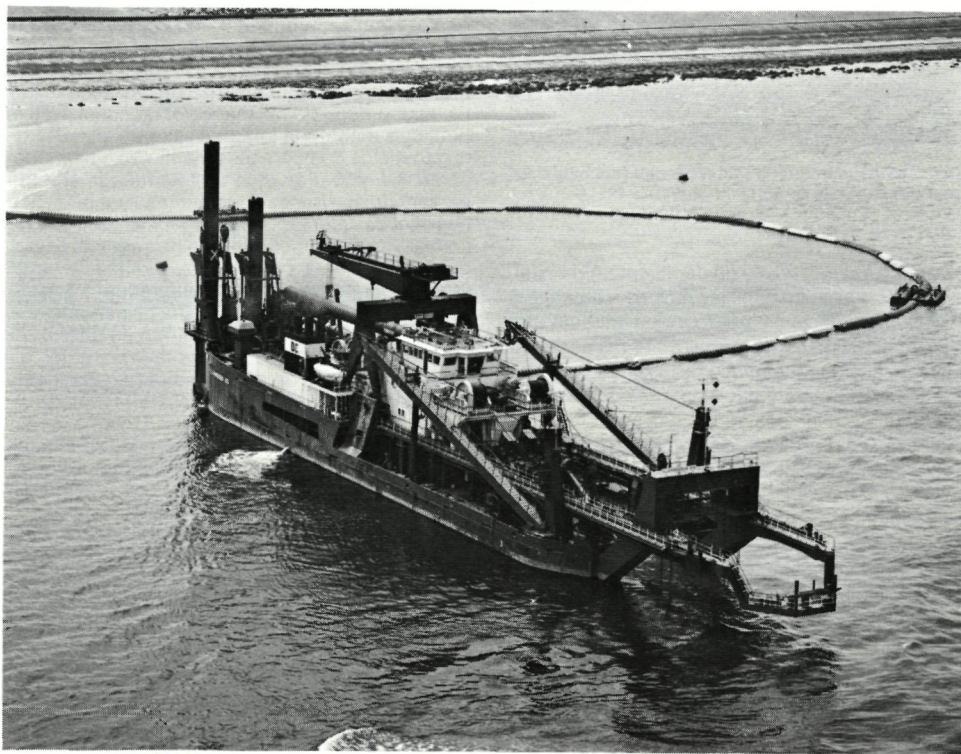
Telegram (Brussel) - Télégramme (Bruxelles)

DRACLOED

Telex - Télex

24510

VLAANDEREN XIX



Cette DRAGUE SUCEUSE à DESAGRAGATEUR AUTOMATIQUE est la première de ce type en BELGIQUE et est une des plus puissantes au monde. Elle participe à la réalisation de l'extension du Port de ZEEBRUGES.

Longueur
Largeur
Tirant d'eau
Puissance
Profondeur de dragage
Vitesse
Ø tuyau d'aspiration
Ø tuyau de refoulement

97,50 m
18,50 m
4,80 m (max.)
16.200,00 cv
30,00 m
9 nœuds/knopen
0,90 m

Deze ZELFVARENDE ZEEGAANDE CUTTERZUIGER is de eerste van haar soort in BELGIE en één van de grootste ter wereld. Ze werkt aan de havenuitbreidingswerken van de Haven van ZEEBRUGGE.

Lengte
Breedte
Diepgang
Vermogen
Baggerdiepte
Snelheid
Ø zuigleiding
Ø persleiding

LIEDEREN BIJ DE BELGISCHE ZEEMACHT

Een vraag die nog al eens gesteld wordt, is of er aan boord van de schepen van de Zeemacht gezongen wordt en of we specifieke liederen van bij ons hebben.

Op deze twee vragen kunnen we positief antwoorden. Er wordt wel minder gezongen dan in het verleden - de draagbare radio-ontvangers zitten daar wel voor een flink stuk tussen, maar men zingt nog regelmatig aan boord van onze schepen.

Veel van de liederen die bij diverse gelegenheden aan boord gedebiteerd worden behoren tot het algemeen maritiem repertoire. Ze werden in contacten met andere marines opgepikt. Tot deze soort behoren liederen zoals «What shall we do with the drunken sailor», «My Bonny»; «Au 31 du mois d'Aout» en veel anderen in alle mogelijke talen. Een andere reeks bestaat uit studenten- en drinkliederen van de wal. Al deze liederen werden en worden gezongen onder impuls van voorzangers zoals de door de oudere generatie zeer goedgekeerde Maurice DAGHELET - voor enkele jaren gepensioneerd als Luitenant ter Zee 1ste Klasse (T), of de door de huidige generatie best gekende André ZEEBROEK, Eerste Meester Chef Telegrafist. Zeer verdienstelijk op dit terrein is ook Luitenant ter Zee 1ste Klasse VAN IMSCHOOT (nog een verbindingsman) die tijdens zijn commandobeurt in STANAFORCHAN een koor oprichtte en dit regelmatig trainde en in het buitenland, bij samenkomsten met andere marine-eenheden liet optreden. Het succes van dit koor was zo groot dat er ooit een opname van werd gemaakt. Ook Padre VAN PARYS pleegde gedurende jaren baanbrekend werk met zijn matrozengroep DE NAVYBAND. Daar zijn groep praktisch uitsluitend bestond uit matrozen-miliciens was het al een zeer moeilijke opgave om de gedemobiliseerden op tijd te vervangen, zonder dan nog te spreken van de problemen die rezen toen de diensttijd zodanig verkort werd dat het aantal ingescheepte miliciens praktisch tot nul herleid werd. Hierin is dan ook wel het uitbloeden en wegvallen van deze groep te zoeken. Mindere goden maar even verdienstelijk als voorzanger is bijvoorbeeld Maurice LAMBRECHTS een bevoorradingsonderofficier (Eerste Meester Chef) momenteel in Zeebrugge in een welfunctie geaffecteerd, die jarenlang aan boord van diverse schepen in de letterlijke zin de toon aangaf.

In de loop van jaren zijn er echter aan boord van onze schepen ook liederteksten geproduceerd die eigen waren aan de Zeemacht en die gezongen werden op een algemeen gekende wijs. Ze hadden meestal betrekking op personen, toestanden en gebeurtenissen in een zeer beperkte kring-de scheepsgemeenschap - die door de veelvuldige mutaties erg veranderde.

Soms behandelde ze een algemeen thema. Spijtig genoeg zijn weinig of geen van die teksten overgebleven. De redenen hiervan zijn van diverse aard. De teksten werden

slechts op een paar exemplaren gereproduceerd en dit met de middelen van boord. De verspreiding gebeurde in een zeer beperkte kring. Ze waren soms zeer scabreus van inhoud waardoor ze voor waloren ongeschikt werden gevonden. Ik denk bv aan het lied «D'r is een schip met luls vergaan» en het STANARFORCHANLIED dat van hand tot hand circuleert, regelmatig gezongen wordt maar waarvan weinig aan de openbaarheid wordt prijs gegeven. Hier dringt ze een vergelijking op met de vroegere SHANTIES, die ook niet werden op schrift gesteld en die door mondelinge overlevering werden overgedragen, omwille van hun inhoud.

Als voorbeeld van een dezer liederen geef ik de tekst van een lied dat ik op een visserijwacht in de Noordzee, anno 1961, noteerde aan boord van de DE BROUWER.

De tekst was opgesteld geworden door een machinistengroep van boord. Regelmatig werd er een koupletje bij gefabriceerd, bv. als een nieuweling aan boord kwam of als er iets speciaals gebeurd was. Dit was onder meer mijn geval. In september moest ik «ipso-presto»-'s morgens verwittigd, 's avonds vertrekken de gebreveteerde - in -de -navigatie aan boord vervangen. Daar ik ouder in graad was dan mijn collega die ik verving en er geen plaats was in de C.P.O. mess kreeg ik een kool in de E.R.A.'s mess. Hier nam men mij onmiddellijk in de gemeenschap op bombardeerde me «coxswain van het machien» en vereerde me met vier regels tekst in het DE BROUWERLIED.

Het lied werd gezongen op de wijze van «ZEG HEB JE ME ZULMA NIE GEZIEN» destijds een topper van de gekende Brugse zanger en cabarettier Willy LUSTENHOUWER.

Hier volgt de tekst van het DE BROUWERLIED. Een drietal namen geven onmiddellijk aan over wie men het heeft, de anderen, waarin uitsluitend een voornaam, een lapnaam of gewoon een omschrijving gegeven wordt kon alleen maar door een insider thuis gebracht worden.

Zelf wil ik hier niet dieper op ingaan. Ik laat dit liever over aan de mensen die er zich nog in herkennen of die er anderen van de toenmalige bemanning in herkend hebben.

Het is enkel te hopen dat deze bijdrage andere leden van onze grote Zeemachtsfamilie ertoe zal aanzetten even hun geheugen en hun plunjezak om te draaien om er nog een paar van deze typische liedjes van bij ons uit te schudden.

Moest dit gebeuren dan kunnen we misschien weer een ongeschreven bladzijde van onze veelzijdige Zeemachtsgeschiedenis aanvullen.

J.B. Dreesen.

DE BROUWERLIED

Op de wijs van «Zeg, heb je me Zulma niet gezien».
Samengesteld door een groep onbenoemde machi-
nisten die omstreeks 1961 aan boord van de DE BROU-
WER voor een prachtsfeer zorgden.

1.

De Brouwer is e rare bak
Je moe me goed aanhoren
Wie kent de 1ste Luitenant
Die vent loopt hier verloren
De chef machien is e rare kwast
Vindt alles wat niet past
'k zou willen wegmueren
Ja, maar 'z houden mien hier vast.

Refrein.

Zeg, e je de De Brouwer nie gezien
Zeg, e je de De Brouwer nie gezien
'k Zie gisteren avond d'er van weggegaan
Waarom is dat schip nog niet in schroot vergaan.
Ja, j'is gaan vliegen met de wind
'Geven geen halve frank voor die hem vind
'k Vragen overal al op mijn blote knieën
e' je de De Brouwer nie gezien.

2.

De signaleur doe wat ie kan
Om zich te laten noemen
Een eerste klasse adjudant
mo dat is wat vervoengen
de Cox'n en de telegrafist
ze schieten in een zak
Ja, dat is nu e beetje triest
We zitten d'er nu mee

3.

De baas van d'elektriekers
Die kan een beetje zagen
Mo mensen lustert daar nie no
't Is voe junder te plagen
De Vic die loopt hier hoofd van wacht
Houdt zoveel van zijn bed
van waar zou 't anders komen
Ja, van waar komt al dat vet.

4.

Wie kent er onze bootsman niet
Je' zulke grote oren
De kok die had zich eens vergist
En nam ze voor teljoren
De chef-stoker is e goed mens
Je ziet dat aan zijn gank
Je loopt hier zo gebogen roend
Mo j'is ie nu zo lank

5.

Er is hier ook e trompettist
Let op voe julder oren
wat is me dat e rare tist
Ze muziek kan je nie bekoren
De Clyncke is nu ook getrouwd
met Dinaatje zijn vrouw
Hij heeft het zich al lang berouwd
Maar blijft haar nog steeds trouw.

6.

De Spike die was exempt-service
Het speen had hem te pakken

Het reikt al langer dan zijn pis
Maar hij laat de moed nie zakken
De Bruggeling dat is hier Neyt
Let op als ge die zot ziet night
Hij spreekt altijd van quite en
Maar gevaarlijk is hij niet

7.

Er is hier ook e ferme vent
De Doc van de DE BROUWER
Hij danste met de Princes van Kent
Zal het zich nooit berouwen
De Don Juan's van Edingburg
Dat zien drie ferme gasten
Ze lei de meisjes op de rug
Om ze te betasten

8.

De kleinste van de ERA's mess
dat wordt nu onze Tweede
Quai mijne frak voor het machien
Wat gaan we nu gaan zweten
De Dalton en ze bende
Die ziet men overal
In de stroaten van Oostende
en op ieder bal.

9.

D'er was hier ook e ouwe gast
Z'n naam was Osselaere
Zit t'huis van oude in de kast
Ja t'is e babbelaere.
Zijn haren zijn hier erg verdunt
Als tweede van t'machien
Je moet hem goed bekijken
Ja, t'is schoon om aan te zien.

10.

Der es hier ook e grote jood
De chef van de P.O.s' mess
Ja 't is verdekke geen domme kloot
Wie zegt dat dat geen waar is
De Kup die is dat ook geweest
Maar heeft nu afgedaan
Je kan ie vreten gelijk e beest
Zal nooit iets laten staan.

11.

Er stamt hier een af van een reus
Je moe me goed aanhoren
Dan kan je zien aan zijne neus
Zie persoon ga je niet bekoren
De Tjapie is e pessimist
Hij gaat nie gaar gaan varen
Daardoor is hij dikwijls triest
Bij 't zwalpen op de baren.

12.

En als ge onze Fons niet ziet
Gaet op het achterdek kieken
Je doet ie an kultur fieziek
Met gewichten en met briecken.
Wie kent de Coxswain van 't machien
't is e ferme kerel
Je is ie straf in ritmetiek
en ook in 't navigeren.

Opgetekend september-oktober 1961
aan boord van de DE BROUWER J.B.D.

Henri Bource

Door Norbert HOSTYN, conservator Stedelijke Musea Oostende. Lic. Kunstgeschiedenis

Geboren te Antwerpen op 2 december 1826

Een eerste keer gehuwd met Léonie STEENLET, een tweede keer met Emilie RETSIN.

Eén zoon: Alfred BOURGE

Overleden te Antwerpen op 25 oktober 1899 en op 27 oktober begraven op het Kiel-kerkhof.

Woonde in de Montobellostraat 19, later 31, te Antwerpen.

Officier in de Leopoldsorde.

Met Henri BOURCE bespreken we voor één keer geen marineschilder in de echte zin van het woord. Toch is BOURCE's oeuvre heel nauw met de zee verbonden: het gros van zijn schilderijen zijn genretaferelen die scènes uit het alledaagse vissersleven (het «wel en wee», bij manier van spreken) als onderwerp hebben.

BOURCE volgde de leergangen aan de roemrijke academie van zijn geboortestad en had er Edouard DUJARDIN,

Jozef DYCKMANS & Gustaf WAPPERS als professoren. Nadien vervolmaakte hij zich nog in het atelier van Dordrechtenaar Ary SCHEFFER te Paris.

Het duurde wel een tijdje voor BOURCE zijn artistieke persoonlijkheid ontdekte: hij debuteerde immers als een portrettist en als historie- & genreschilder. Zijn «Adieux de Marie-Antoinette» werd aangekocht door Groothertogin Marie van Rusland».

Hyperromantisch was ook zijn «Jonge schaatsrijder uit het ijs gered» (1855).

Maar weldra ontpopte BOURCE zich als een geliefd schilder van het vissersleven langs onze Noordzeekusten: Vissersvrouwen met hun kinderen op strand of in het duin de komst van de broodwinner afwachting, het lossen van de vangst, maar ook droeve taferelen zoals het verkonden van een droeve mare aan een vissersvrouw die zopas weduwe werd ...

BOURCE zorgde er wel voor de ruw-realistische kant van het harde vissersleven te verdoezelen. Hij stelde het soms erg miserabele vissersleven meer idyllisch voor dan dat het in werkelijkheid was. Daarbij ging hij een zekere toeneemmatige pose niet uit de weg.

Hij werd zo een beetje de Belgische tegenhanger van E. & A. FEYEN (1815-1908)(1826-1888), de onvergetelijke schilders van het Normandische vissersleven.

Op zoek naar motieven was BOURCE herhaaldelijk op reis: Nederland, Frankrijk, Engeland, Schotland, Italië, Noorwegen ...

Succes en de daarbij horende officiële onderscheidingen bleven niet uit: Medaille te Den Haag in 1857, gouden medaille te Brussel in 1863, medaille te Amsterdam in 1868, Ridder in de Leopoldsorde ...

Een veel geciteerd schilderij van BOURCE is zijn «Dapperheid der Antwerpse loodsen», dat in 1858 in het salon te Antwerpen te zien was. In 1861 exposeerde BOURCE het schilderij opnieuw tijdens het Salon te Mons, naast een «Vertrek naar de visvangst - Holland».

De «Dapperheid der Antwerpse loodsen» stelt de redding voor van de bemanning van de Franse schoener «Céline» uit Caen met aardappelen op weg naar Gent, en gestrand op de Walvisstaartbank in de monding van de schelde bij stormweer.

Redding door de loodsen van Loodsboot 3.

Auguste SNIEDERS, een eminent kunstcriticus in zijn tijd, berichtte anno 1858 als volgt over BOURCE's schilderij in het Antwerps «Handelsblad»:

De heer Hendrik Bource heeft ons gewoon gemaakt aan taferelen uit het volksleven, en bij voorkeur die, waarbij moed en zelfopoffering te pas komt. — Hier geldt het «Zelfopoffering van Antwerpsche Loodsen». De kataloog geeft





Henri Bource, *De terugkeer*, 1878, doek: 175 x 260 cm.
Koninklijk Museum Schone Kunsten te Antwerpen.

eene uitvoerige beschrijving van die heldhaftigheid: hij is zoo nauwkeurig dat hij zelf niet vergeet te zeggen dat het vergane schip met aardappelen geladen was ...

De schilder heeft het mooiste oogenblik van moedige redding gekozen: het vaartuig, de «Celine» verzinkt in de golven; het scheepsvolk, zes man, vlucht in het hoogste mastwerk. Hoe hoog ook geklommen, zijn ze op het punt van door de golven verslonden te worden, als de Belgische boot, met patroon Oelsen, de loodsen Billy en Kirstein, en zes roeiers aan boord, ter plaatse komt, en er in slaagt, niettegenstaande duizenden gevaren, de manschappen te redden.

De heer Bource heeft het ogenblik uitmuntend begrepen. Er is beweging in de groepen. Men ziet dat alle personen bezielde zijn, de eenen met het gedacht van de redding, de anderen met dat van levensbehoud. Voeg daarbij de bruisende zee, de golven door den storm opgejaagd, een hemel vol onstuimige wolken — hier is wilde energie.

Enkel de scheepsjongen is wat zonderling geposeerd. De algemene schikking herinnert ons min of meer aan den «Terugkeer der Hollanders», dat wij zagen in de tentoonstelling van 1855. Wij wenschen overigens den heer Bource geluk, niet alleen om de uitvoering van dit stuk, maar omdat hij, wij herhalen het, steeds zijne onderwer-

pen kiest in de grootheid van het volk.

Het ware onbegonnen werk alle titels van deze zeer productieve meester te vermelden. Daarom een kleine bloemlezing:

— 1862 «Vissersdochter» (Gent, expo-tombola ten voordele van de werklozen)

— 1863 «Zomeravond aan zee- Holland» & «Vissersweduwe» (Salon te Brussel)

— 1872 «Zondag op zee - Hollandse vissersboten» (Salon te Brussel)

— 1873 «Strand te Scheveningen - Windstilte» (Salon te Antwerpen)

— 1875 «De ochtend na de storm op de Hollandse kust» (Salon te Paris)

— 1878 «De terugkeer» (Salon te Antwerpen; door het museum van Antwerpen aangekocht in dat jaar)

Musea:

Antwerpen, K.M.S.K.

Brussel, K.M.S.K. («Het fatale nieuws», 1869)

Den Haag («Zomeravond op zee»)

Liège, M.B.A. («Droevige terugkeer» 1867)

Gent, M.S.K. («Vissersweduwe» 1874)

Sheffield («Op het strand te Scheveningen»)



UN PIONNIER DE LA RESISTANCE DANS LES RANGS DES LIBERATEURS

Le Lt- Cdr William Grisar Staff officer à l'Intelligence Service de la Navy

Par le Lt-Colonel (hre) Paul EYGENRAAM du Comité d'Histoire de la Marine Militaire

Le 15 décembre 1941, le major (R) de cavalerie William Grisar entreprit son évasion de Belgique, peu avant le professeur Henri Bernard alors Commandant BEM du Génie. Un événement majeur dans le monde de la résistance à l'occupant, est à l'origine de ce double départ pour l'Angleterre en guerre: l'affaire Cassart. A Londres Grisar, futur «Officer of the British Empire», devint l'adjoint de Bernard à la 2me Direction MDN, cette dernière agissant en relation étroite avec le SOE (Special Operations Executive) du Major-Général Gubbins.

Le major BEM Cassart, un de nos plus intrépides représentants en Grande - Bretagne pendant la 2me guerre mondiale, fut parachuté en Belgique dès le mois de septembre 1941. Sa mission: jeter les bases d'exécution d'un ensemble de sabotages militaires, dûment étudiés, par opposition aux sabotages farfelus souvent coûteux en vies humaines et sans influence sur la machine de guerre de l'occupant. Cassart contacta le Cdt BEM Bernard qui n'était pas resté les bras croisés au lendemain de la capitulation. Co fondateur du Service de renseignements «Luc», il disposait d'excellents informateurs. Hélas, malgré les précautions prises et les mesures de sécurité adoptées, un félon se glissa parmi les ARA (Agents de renseignements et d'action). Lorsque Cassart, mission accomplie se rendit le 8 décembre 1941 au rendez-vous de «la Royal Air Force» près de Neuf château, les Allemands, alertés par un traître, se trouvaient sur l'aire d'atterrissage. Cassart, Verhaegen et le flight lieutenant John Mahieu purent échapper de justesse à la capture.

William Grisar, le Cavalier

Le major Grisar, cavalier de 14/18 comme le colonel BEM et futur général LENTZ commandant l'Armée Secrète, - était le fondateur à Anvers du «Groupement Mobile Anverso» qui se fondrait dans «l'Armée Secrète» en même temps que la «Légion Belge» commandée à Anvers par le Colonel BEM Paul Housmans (fusillé au tir du quai d'Herbouville): il avait comme chef de son Etat-Major Clandestin, le capitaine BEM Paul Boussemaere, fils d'officier tombé à l'ennemi en 14/18, et futur lieutenant général commandant la Maison Militaire du Roi.

Après son passage à la 2me Direction MDN, William Grisar fut muté à la «Royal Navy et promu lieutenant commander RNVR au Service NID(Q) du Rare Admiral A.H. Tayler, director of Naval Intelligence, en qualité de Staff Officer Intelligence. Il suivit de près à ce titre l'opération «Neptune» visant à la libération des ports et, plus spécialement, l'aspect naval de la libération d'Anvers, et du dégauchement de l'estuaire de l'Escaut.

Ayant participé, - obscur auxiliaire d'une entreprise grandiose, - à la conception et à l'organisation, il fut un des rares témoins de chez nous, oeuvrant à l'échelon d'un grand état-major, à l'heure de l'exécution.

Au service de la Royal Navy

Lorsqu'en 1943 William Grisar fut appelé à l'Amirauté Britannique, on y parle d'un plan portant le nom de code de «Rankin». Il envisageait la réoccupation sans combat de l'Europe en cas de reddition allemande. L'idée n'était pas utopique. Après les coups durs enregistrés par le IIIème Reich à El Alamein et à Stalingrad et, ultérieurement, l'attentat contre le Führer du comte von Stauffenberg, tout devenait possible. La planification de l'Amirauté prévoyait dans cette éventualité le départ d'un convoi en direction d'Anvers, sous les ordres du Commodore AGAR V.C., flanqué entre autres du Lt Cdr Grisar. L'expédition n'eut jamais lieu. En fait il s'agissait d'un avant-projet d'état-major, suite aux tentatives de paix négociées via la Suède, auxquelles Mr Cordell Hulle, ancien Secrétaire d'Etat du Président Roosevelt fait allusion dans ses «Mémoires». Le plan «Rankin» abandonné, on en arriva aux choses sérieuses en mettant «Overlord» sur le métier. L'AMIRAL Sir Bertran Ramsay, - principal artisan de la victoire logistique de Dunkerque en mai et juin 1940 (Evacuation de 340.000 h.) en était le grand orfèvre.

Il s'agissait de planifier dans le détail une opération d'une complexité inouïe non seulement par la réalisation d'un impressionnant tonnage, d'équipements spéciaux fabriqués avec une priorité industrielle absolue, mais aussi de régler d'avance le mouvement d'une armada qui atteindrait 4266 unités, grandes et petites appelées à se réunir au dangereux carrefour de «Piccadilly Circus», le jour du grand rassemblement. Aux Ashley Gardens, le Lt Cdr Grisar travaillait dans un bureau tapissé de cartes ultra secrètes, sur lesquelles s'inscrivaient bientôt les ports de débarquement artificiels, en attendant la conquête d'installations portuaires existantes. Tandis que les arsenaux et les chantiers travaillaient jour et nuit, des mesures de sécurité drastiques furent prises, allant jusqu'à suspendre l'immunité diplomatique, et organisant le censure de la correspondance. Il ne fallait pas seulement dépister l'espionnage ennemi, mais aussi neutraliser les indiscretions irréfléchies de citoyens trop bavards. Le mise en oeuvre de «d'Overlord» englobait des «détails» aussi importants que les travaux de sondages hydrographiques effectués par le Lt Colonel USA Huge Van Kuyck, et la mise au point des «X CRafts» appelés à baliser la zone d'assaut... Détail digne du «Guinness Book», les instructions de l'état-major de l'Amiral

COPY.

Admiral A.H. TAYLOR,
N.I.D.(Q)
14th November, 1944.

To: A.N.C.X.F.

(Copies to D.N.I. and F.O.B.A.A.)

COMMODORE BELGIUM

Ref. No. Q.2407.

25 Nov. 1944. 40/507.

ANTWERP - Counter-scorching;

I enclose translation of reports by the Belgian officer, Lieut. RENIERS, who was responsible for the counter-scorching arrangements in the port of ANTWERP.

2. Report A contains his general remarks on counter-scorching; Report B deals with the operations conducted so successfully by him in ANTWERP.

3. The success attained on this occasion was, of course, mainly due to the fact that the enemy was "caught bending", perhaps because he hoped to come back, with the result that the resistance groups had to keep their end up for only 3 days before relief, and against men who were hustled and confused. Great credit is due to Lieut. RENIERS and his groups for the care they took to make the enemy think there was no serious resistance group within the port or city (Report B, section C.)

4. The plan appears to have been well thought out and executed with determination. The isolation of the German Headquarters seems to have had the expected effect of producing hesitation and delay in the enemy's action, while the steps taken to safeguard routes and provide guides expedited the action of the relieving troops.

II

Rear Admiral

B.A.001300/34
Commodore in charge
Belgium.

certified copy
[Signature]
DE Cdr
Staff Officer Intelligence
to N.O.I.C. - Antwerp

Ramsay ne comptaient pas moins de 700 pages! ... Il fallait bien cela pour lancer vers le continent et «l'Atlantic Wall» occupé en force par la Wehrmacht: 570 Liberty Ships, 180 transports de troupe, 788 caboteurs, 905 LST (Barges de débarquement pour chars, 1442 péniches pour blindés, 372 LCI (Barges de débarquement pour l'Infanterie etc.etc.etc., dans une bataille qui allait décider du sort du monde pour de multiples décennies à venir.

Les Allemands s'accrochent aux ports

La place nous manque pour reprendre ici les réalisations maintes fois évoquées du port artificiel d'Arromanches, et la lutte opiniâtre pour la conquête de Cherbourg. C'est évidemment la libération d'Anvers qui préoccupa William Grisard. La conquête d'Anvers-ville par la 11^{ème} armoured division du général Roberts le 4 septembre 1944, le dégagement du Canal Albert à hauteur de Merxhem les 1 et 2 octobre n'étaient que des phases préalables à l'utilisation du port conquis, quasi intact, par les alliés anglo-canadiens, aidés par les troupes de la résistance aux ordres du Lt du génie Urbain Reniers, futur général, et du capitaine au long cours Eugène Colson. Encore fallait-il dégager l'estuaire du fleuve où veillaient des troupes allemandes aguerries chargées de tenir ferme le verrou de Walcheren. Si le major vicomte Terlinden MBE, s'était illustré le 6 juin 1944 au premier jour du débarquement, dans les rangs de la 1^{ère} Cdo Brigade, le capitaine Georges Danloy, futur général et baron, fit de la magnifique besogne le 1^{er} novembre et les jours suivants, pour la libération de l'île zélandaise à la tête de commandos belges. Ils libérèrent entre autres la cité balnéaire de Domburg. (Un monument y a été élevé par les Croix de Guerre d'Anvers rappelant également la mort héroïque du Lt MENY.)

L'opinion du Rear Amiral Taylor

Le Rear amiral A.H. Taylor adresse le 14 novembre 1944 la note ci-dessous au sujet de l'efficacité du «Counter Scorching» mené par le Lt Urbain Reniers.

William Grisard souligna, dans des notes non publiées, l'efficacité du futur général Reniers, l'Amirauté Britannique chargea notre compatriote d'initier les agents hollandais et danois appelés à opérer sur les arrières de l'occupant lors de l'assaut des ports de Rotterdam et de Copenhague. Les Amiraux de division e.r.Petitjean et Poskin ayant déjà évoqué avec toute la précision souhaitable la périlleuse opération de déminage de l'Escaut qu'ils menèrent à bien en novembre 1944, nous nous contenterons de rappeler que les Anglais furent prompts à mettre en place à Anvers un «Port Executive Committee» présidé par le Captain Cowley Thimas, avec lequel collaborèrent efficacement la capitainerie du port dirigée par le Cdt Audenaerde, et le service hydrographique du fleuve, du Cdt Boulvin. C'est lui qui fournit aux Anglais les informations relatives aux possibilités de franchissement de l'Escaut inférieur par des chars amphibies appelés à prendre à revers l'ennemi installé au Zuid Beveland. Rappelons, en souvenir des marins morts en service commandé, l'évident danger des opérations de déminage. Lorsque le remarquer «Président de Potter» et ses volontaires, s'offrirent le 12 septembre 1940 à déminer la rade d'Anvers, le bateau avait à peine pris le large qu'il sauta sur une mine engloutissant notamment le valeureux boatsman Jonsen.

Un accident grave marqua également la journée du 8 novembre: dans le coude que fait le fleuve à Bats, le «Motor Launch 916» sauta entraînant 32 hommes d'équipage et leurs officiers dans la mort.

Les dragueurs humains

Le Lt Cdr Grisard met également en exergue l'admirable dévouement des scaphandriers ou «dragueurs humains» qui, au fond des bassins, dégagèrent les mines gisant

dans une vase épaisse, encombrée de fils d'acier, et d'objets les plus hétéroclites. Ils procédaient également à l'enlèvement des charges explosives accrochées aux portes des écluses. Et comme la menace des «frogmen» ennemis soucieux d'entraver le fonctionnement du port n'était pas à écarter, des charges de fond étaient lancées par intermittence, dans le fleuve question de décourager les initiatives des sous-marins de poche comme celui qui, le 24 décembre torpilla le «Léopoldville» en rade de Cherbourg et fit 700 victimes.

La portée et la signification de l'assaut proprement dit de l'île de Walcheren trouvent confirmation dans l'ordre du jour du général Simonds, commandant la 1^{ère} armée canadienne en remplacement du général Crerar malade, formulé comme suit au lendemain «d'Infatuate I et II.»

«Nos victoires dans les batailles pour la possession de l'estuaire de l'Escaut et pour l'ouverture du port d'Anvers marquent un pas décisif vers la défaite finale de l'Allemagne. Ce fait est indubitable. Il est confirmé par les extraits suivants d'un ordre donné par le Commandement d'Armée Allemand et qui est tombé entre nos mains:

La défense des approches d'Anvers doit être considérée comme une tâche décisive pour la conduite future de la guerre. Après avoir écrasé les fortifications de l'Escaut, les Anglais seraient enfin à même de débarquer de grandes masses de matériel dans un port vaste et complètement protégé. Avec ce matériel, ils pourraient porter un coup mortel à la plaine de l'Allemagne du nord et à Berlin, avant l'arrivée de l'hiver. Pour cette raison, nous devons tenir jusqu'au bout les fortifications de l'Escaut. Le peuple allemand a les yeux fixés sur nous. A cette heure, les fortifications tout au long de l'Escaut jouent un rôle décisif pour l'avenir de notre peuple.»

Il a fallu mener la bataille dans les conditions les plus épouvantables de terrain et de temps. Tout soldat servant dans cette armée - qu'il ait combattu le long des rives de l'Escaut, ou qu'il ait chassé l'ennemi des approches nord-est d'Anvers - tout marin et tout aviateur qui nous a soutenus, peut tirer un orgueil mérité et durable d'une grande et décisive victoire.

Au nom du Commandement de l'Armée, je remercie tous les commandants et toutes les troupes de leurs efforts loyaux et vigoureux qui ont contribué à cet important succès.»

Pour la petite histoire

Ajoutons, pour la petite histoire, que les marins anglais profondément pénétrés des traditions de la «NAVY» (they are stiff of traditions) avaient une revanche à prendre à Walcheren. En 1809, l'empereur Napoléon étant fortement engagé contre l'empereur d'Autriche, les l'Anglais crurent le moment venu de s'emparer du fameux «revolver bracké sur le coeur de l'Angleterre» ... les circonstances les frustrèrent de ce succès. D'où la chanson populaire:

«La Grand Chatman, la sabre au clair,
«Ne bougeait pas, attendant Richard Stracham.
«Et Sir Richard, plein du désir d'en découdre,
«Ne bougeait pas, attendant le comte Chatman ...
A Waterloo la chance changea de camp. Napoléon attendit en vain Crouchy, ce fut Blucher qui arriva en renfort à Wellington ...

C'est le mardi 28 novembre 1944 que pénétra le premier convoi de 14 bateaux de mer dans le port d'Anvers dont le «Fort Cataracqui» accosta au hangar 23. L'avant-veille, par précaution, l'Amirauté britannique fit remonter le fleuve par une avant-garde de trois bateaux côtiers: un norvégien le «Lysland» et deux danois, le «Tyra» et le «Fane». Ils se rangèrent à l'intérieur du bassin Royers.

Peu de temps après avec la glorieuse journée de l'arrivée du premier convoi dûment fêté par l'édilité anversoise,

l'amiral Sir Bertram Ramsay, — qui avait une fois de plus été le grand manitou des opérations navales, — perdit la vie dans un accident d'avion, comme allait le faire un peu plus tard le maréchal Leclercq de Hauteclouque, le vainqueur du Tchad.

Selon le mot du général Armstrong, l'artilleur américain qui défendit Anvers contre l'offensive des VI: «It has meant hard thinking and hard fighting» ...

Hard Fighting car la bataille d'Allemagne devait encore commencer après l'offensive du Feldmaréchal Model dans les Ardennes (the battle of the bugle) et en mer la perte

du «Persier» venant de Cardiff. Nous terminerons en rappelant la belle citation de feu William Grisar qui devint Officer of the British Empire».

«Recherché par l'ennemi en raison de son activité patriotique, réussit à rejoindre la Grande-Bretagne en 1942 où il rendit de signalés services au MDN. Passe en Septembre 1943 à la Royal Navy où il se distingua jusqu'à la fin de la guerre par sa vaillante conduite au cours des opérations.

Au lendemain de la guerre William Grisar fut anobli par le Roi avec le titre de «chevalier».

EEN UITSCHIETER IN DE GRAFISCHE INDUSTRIE.



Drukkerij Goekint p.v.b.a.
 Industriepark 8400 Oostende ☎ 059/80.28.01
 Tijdschriften, Boeken, Reklamedrukwerk, Handelsdrukwerk.

ASLK

WE DOEN MET JE MEE

ASLK-kontaktpunten in uw buurt:

Te OOSTENDE:	Kapellestraat 3	tel. (059) 70.77.81
	Dr. E. Moreauxlaan 67	tel. (059) 32.21.77
	Elisabethlaan 3	tel. (059) 80.16.67
	Torhoutsestwg 160-162	tel. (059) 50.69.75
	Guldensporenlaan 14	tel. (059) 50.42.03
Te BREDENE:	Duinenstraat	tel. (059) 32.32.68
Te OUDENBURG:	Marktstraat 28	tel. (059) 26.70.24
Te GISTEL:	Markt 14	tel. (059) 27.70.11
Te MIDDELKERKE:	J. Casselaan 5	tel. (059) 30.04.35
Te EERNEGEM:	Statiestraat 52	tel. (059) 29.03.29

... EN NOG EVEN OVER HET KIELHALEN

Door Oppermeester (o.r.) J.B. Dreesen

In de bijdrage «OVER KIELHALEN EN ANDERE SCHEEPSSTRAFFEN uit de goede oude tijd» (Neptunus 31ste jaargang nr 6, mei 1985) peilden we even naar de oorsprong van het kielhalen.

Naar typisch Belgische gewoonte had ik onze noorderburen overladen met de zonden van Israël. In mijn bijdrage vertelde ik namelijk dat deze barbaarse straf voor het eerst vermeld zou zijn geweest in een Hollands scheepsreglement van 1560 (F. KLUGE. Seemannsprache blz 443) *Errarum humanum est*. In een oud boek vonden we meer en beter.

Het boek draagt een uitgebreide titel, opzichzelf al waard gekend te zijn, en werd gedrukt bij Dirk onder de Linden te Amsterdam in 1757. Tot meerdere informatie van de Neptunuslezers reproduceren we de titelbladzijde van het boek integraal.

Op blz 148 en 149 van dit boek vonden we, in de Aanmerking van Artikel XXXI van het KORT BEGRIP VAN DE ZEE-WETTEN VAN OLERON, voor het KIELHALEN een veel oudere oorsprong dan die vermeld in de hierboven aangehaalde bijdrage. Maar eerst even enige uitleg over de zogenaamde Zeewetten van Oleron (les Roles d'Oleron). De Rhodiërs (van het eiland RHODOS in de Middellandse zee) een volk dat door handel en zeevaart tot grote bloei gekomen was, waren de eersten om de regels met betrekking tot de handel en de scheepvaart in wetten vast te leggen.

Ook het Romeinse recht kende een reeks zeerechterlijke regels. Enkelen hiervan waren gebaseerd op de oudere Rhodische wetten, anderen hadden een typisch Romeinse basis. Toen, in 600 tot 800 na Chr., de oude wetten van Rhodes gecompileerd werden tot het zogenaamde RHODISCH ZEERECHT ging dit laatste soms tegen het Romeinse zeerecht in of vulde het aan. Het is op basis van deze twee wettenverzamelingen dat gedurende de middel-eeuwen handel en vaart in het Middellandse zeegebied geregeld werden.

Deze zeerechterlijke bepalingen waren naar alle waarschijnlijkheid bekend aan de kruisvaarders.

Op de Atlantische kust waren er in de 12de eeuw, en misschien reeds vroeger, in de streek van Bordeaux een reeks zeewetten in gebruik, gebaseerd op een ingeburgerd Germaans gewoonterecht dat mondelings werden overgegeven en toegepast. Toen de Engelse koning RICHARD I (die van 1189 tot 1199 regeerde over een gebied dat zich van de Schotse grenzen uitstrekte tot aan de Pyreneeën) op het einde van de twaalfde eeuw van een kruisvaart terugkwam, bezegelde en officialiseerde hij deze wetten onder de naam van ROLES D'OLERON, de ROLLEN VAN OLERON.

De tekst van de Rollen van Oleron drong al vlug door tot alle belangrijke aanleghavens van de Atlantische kust. Het Zeerecht van Damme en het Zeerecht van Westkapelle bevatten de 24 oorspronkelijke hoofdstukken van de oud-Franse versie van de Rollen van Oleron in Middel nederlandse vertaling.

In de Baltische zee werd oorspronkelijk een Skandinavisch zeerecht gebruikt dat echter met de tijd door het Zeerecht van de Hanze verdrongen werd. In 1407 kwamen twee- en twintig van de voornaamste Hanzesteden te Lubeck samen om het in gebruik zijnde zeerecht te herzien. Het resultaat hiervan, het Zeerecht van VISBY of WISBY (eerst een zeer druk handelscentrum op het eiland GOTLAND in de Baltische zee) is een synthese van het Olerontische en het Hanzeatische zeerecht.

De Rollen van Oleron bevatten 24 oorspronkelijke hoofdstukken waarin de relaties aan boord tussen schipper, bemanning, meevarende kooplui, loods alsook het overboord zetten van koopwaren, het kappen van mast en kabels in nood, beschadiging van schip enzomeer worden geregeld. In het hierboven aangehaalde boek worden de 24 hoofdstukken opgesplitst in een veertigtal artikels die elk, door de vertaler, voorzien werden van een AANMERKING, een nadere toelichting op het geciteerde artikel.

In artikel 31 van de Zeewetten van Oleron is er sprake van het DOMPELEN IN ZEE, als straf voor bepaalde vergrijpen. Door de vertaler werd, in zijn Aanmerking op dit artikel, maar nog oudere teksten in verband met het Dompepen in zee verwezen.

Tot daar onze eerder uitgebreide inleiding, terug naar het kielhalen ofte het «dompepen in zee» We citeren de tekst integraal.

Uit het «Kort begrip van de Zeerechten van Oleron» Hoofdstuk III onder artikel XXXI lezen we: (begin citaat)

Zoo een Schip of ander Vaartuig vergaet door tegen een Strand of Oever aan te stooten, en de Zeelieden om hun leeven te redden, en Strand komen, in hoope van hulpe, en in plaats van bijstand het gebeurt, gelijk het dikwijls doet, dat zij op veele plaatsen Volk aantreffen, barbaarscher, wreeder, en onmenschelijker dan dolle Honden, die om hun geld, Scheepstuig en andere goederen magtig te worden, deze arme noodlijdende en bedrukte Zeelieden vermoorden en vernielen; in zulken geval, zal de Heer van dat Land Recht doen over die heillooze Menschen, hen straffen aan den Lijve zoo wel als in de Beurs, *hen dompepen in de Zee*, tot dat Zij half dood zijn, en hen uit de Zee doen haalen, en dood Steenigen.

ALGEMEENE VERHANDELING
 VAN DE
 HEERSCHAPPY DER ZEE:
 EN EEN
 COMPLEET LICHAAM
 VAN DE
 ZEE-RECHTEN:
 V E R V A T T E N D E

Al het weetenswaardigste dat over dit Stuk te vinden is, in Oude en Nieuwer Schryvers; en byzonderlyk de Oude Rechten der RHODIËRS en ROMEINEN; die van OLERON, WISBUI, de HANSE STEDEN, KEIZER KAREL, en KONING PHILIPS DEN II^{den}, en andere; met keurige Aantekeningen en Aanmerkingen.

G E L T K O O K

Dat voortreffelyk Lichaam van Zee-Rechten, in Frankryk uitgegeeven in 1681: met eene *Verzameling van Tractaaten van COMMERCIE EN NAVIGATIE*, geslooten in deeze en de voorleede Eeuwe.

M I T S G A D E R S

Verscheide Dissertatiën over de *Jurisdicctie* en Maniere van Procedeeren in de *Admiraliteit* van *England*, beide in *Crimineele* en *Civile* Zaaken, en eenige Zaaken van *Koopbandel* en *Zeevaart*, uitgegeeven in verscheide *Rechtbanken*.

In alle welke breedvoerig zyn verklaard, de *Rechten* en *Costumen* der *Kooplieden* en *Rechtbanken* in Zaaken van *Bodemery*, *Assurantiën*, *Certe-Partyen*, *Connoffementen*, *Zeeroof*, *Brieven van Marque* en *Represaille*.

W A A R B Y K O M T

Een Aanhangsel rakende den tegenwoordigen Staat en Reglementen van de *Admiraliteit* en *Scheepsmagt* van *England*.

GEVOLGD VAN EEN VOLLEDIGER

N I E U W A A N H A N G S E L

Rakende het zelfde Onderwerp; met eene vergelykinge van het gedrag der *Franschen* en *Engelschen* in Zee-Zaaken; eene Proeve rakende de *Scheepsmagt* der *Engelschen*, getrokken uit *Authentike Gedenkschriften*; *Uittreksels* van alle *Akten* van het *Parlement*, de *Marine* rakende; inzonderheid die tot *Instellinge* van *Artikels* en *Orders tot Reglement* en *beter Bestier der Vloot*, enz.

Uit het Engels vertaald door

P I E T E R L E C L E R C Q



T E A M S T E R D A M

B y D I R K O N D E R D E L I N D E N .

M . D C C . L V I I .

Aanmerking:

Het dompelen in de Zee, **PLONGER DANS LA MER**, is het gene de Fransen nu heeten, **DONNER LA CALE**, en de Hollanders, **KIELHALEN**. Het Griekse woord, **KATAPONTISMOS**, betekent hetzelfde. De Gotten plagten het voorheen te houden voor een Spel of vermaak, (Olas Magnus Historiae Septent Lib 5 + Lib 10 Cap 16). En men kan zich verbeelden hoe woest de Noordsche Volken waren, toen hetgene bij de Celten en Franken van ouds her eene straf is geweest, en noch is bij hedendaagsche Zeelieden, een klucht en Spel bij hun was. Vuidige en eerloze menschen werden op dergelijke wijze gestraft, volgens de Costumen of wetten der oude Duitschers, (Tacitus de Moribus Germanorum, num 5.)

Ternus Herdonius werd op deeze wijze ter dood gebracht, omdat hij de Koning Tarquinius Superbus en leerlijk uitgemaakt had, (T. Livius Lib 1 Decadis primae.)

Kochels en hoeren werden te Bourdeaux op dezelfde wijze berecht; en in England handelt men ten naasten bij op zulke manier met Helleveegen of Vrouwlui die dikwijls een Buure-gerucht maaken, zij worden in een kevi gesloten, en in 't water gedompeld.

De vergelijking van een dollen Hond is mogelijk hier gebruikt, omdat de geneezing zijner beete geschied door de gebeete Persoonen in Zee te dompelen; voordat het vergif te diep doorgedrongen is, 't welk voor het beste geneesmiddel daar voor wordt gehouden, (August de Morib

Manicheor Lib 2 Cap 8.). Men zegt dat de groote Rechtsgeleerde Baldus ellendig gestorven is door de beet van zijn troetelhondje, schoon de beet, buiten haar uitwerksel zeer gering was.

(Zie het 21ste Boek van Ambrosius Paré, Verhandeling der vergiften) en, volgens Diogenes Laertius, is Diogenes de Cynicus op dezelfde wijze gestorven.

Mijn Schrijver heeft mij onverdacht tot deezen aftred gebracht; welke hij op een zeer bespottelijke wijze tot een verdrietige lengte rekt want het kan in der waarheid wel een aftred genaamd worde, ten minsten alles wat niet nodig is om de metaphora van den text te verklaaren en wij zijn niet veel verder gegaan.

(Einde citaat)

Zoals te lezen staat op bladzijde 148 en 149 van de «**ALGEMENE VERHANDELING VAN DE HEERSCHAPPIJ DER ZEE EN EEN COMPLEET LICHAAM VAN DE ZEE-RECHTEN BEVATTENDE**».

Eens te meer moeten we tot het besluit komen dat er niets nieuws onder de zon is, ook niet in de wereld van het **KIELHALEN**.

Verklaring:

GOTTEN = GOTEN

KOCHELS = BEDRIEGERS.

Moderne T-Shirt Zeemacht - Force Navale, verkrijgbaar in 5 maten: Extra Small, Small, Medium, Large en Extra Large.

Prijs: 330,- fr. + 30 fr. portkosten.

T-Shirt Force Navale - Zeemacht peut être obtenue en 5 tailles: Extra Small, Small, Medium, Large et Extra Large. Prix: 330,- F. + 30 F. frais d'envoi.



Uit sympathie

Par sympathie

Mercantile - Beliard n. v.

Antwerpen

Koopvaardijship onder Belgische vlag: vlottende morzel gronds van het Koninkrijk België?

Door Hubert LIBERT, 1 LZ/Res. Docent aan de Handelshogeschool te Antwerpen

In het augustus-nummer van 1958 (blz. 26 t/m 29) van dit tijdschrift wijdden wij een bijdrage aan «Het nationaal en internationaal rechtsstatuut van een oorlogsbodem in vergelijking met dat van een koopvaardijship». In de afgelopen 27 jaar werd de koopvaardij verschillend malen geconfronteerd met het probleem van de kapingen waarvan de meest ophefmakende wellicht die van het Portugese «Santa Maria» in 1961 was.

Op 7 oktober 1985 werd de wereldopinie andermaal in beroering gebracht door de kaping van het Italiaanse «Achille Lauro».

De wederwaardigheden van dit passagiersschip hebben ons ertoe aangezet terug te grijpen naar onze vroegere studie om de problematiek van het statuut van het koopvaardijship in het licht van de door het schip gevoerde vlag aan de hand van de internationale rechtsleer en rechtspraak opnieuw ter tafel te brengen.

Ter beantwoording van de vraag of een koopvaardijship onder Belgische vlag als Belgisch grondgebied moet beschouwd worden, dient de volkenrechtelijke positie van het koopvaardijship onderzocht te worden. Traditioneel wordt geponoerd dat, buiten de door het volkenrecht geregelde bijzondere gevallen, schepen op de volle zee enkel onderworpen zijn aan de rechtsmacht van de vlaggestaat (SOMERS E., *Inleiding tot het Internationaal Zeerecht*, Antwerpen, Kluwer rechtswetenschappen, 1984, nr. 142). Dit beginsel werd trouwens opgenomen in art. 6 van het Verdrag betreffende de Volle Zee van 29 april 1958 goedgekeurd van 29 juli 1971 (B.S., 2 februari 1972).

Hieruit besluiten dat een koopvaardijship tot het grondgebied van de vlaggestaat behoort zou blijken geven van een verregaande Hineininterpretierung. In de rechtsleer wordt deze gevolgtrekking trouwens duidelijk als overtrokken afgewezen. «It has been contended that ships are floating portions of the nation to which they belong and that they are therefore a continuation or prolongation of its territory. This doctrine is based on a fiction or metaphor». (COLOMBOS, C.J., *The International Law of the sea*, London, Longman, 1967, nr. 303). De begrippen grondgebied en rechtsmacht worden, wat een koopvaardijship betreft, inderdaad wat al te geredelijk verworpen. Dat deze terminologieverwarring makkelijk aanleiding geeft tot onjuiste juridische conclusies is een gevolgtrekking die voor de hand ligt (M.C. DOUGAL, M.S. en BURKE, W.T., *The Public Order of the Oceans. A contemporary International law of the Sea*, New Haven, Yale University Press, 1962, 1092 et seq.). In de beruchte Achille Lauro-zaak steunde de Italiaanse regering trouwens, althans volgens de media van

11 oktober 1985, op het begrip rechtsmacht om haar eis de kapers te berechten staande te houden.

De opvatting dat een koopvaardijship tot het grondgebied van de vlaggestaat behoort, kreeg evenwel een flinke oppepper van de internationale rechtspraak. De aanvaring tussen het Franse koopvaardijship Lotus en het Turkse koopvaardijship Boz-kourt op 2 augustus 1926 in de nabijheid van Mytilene maar buiten de Turkse territoriale wateren ingevolge waarvan er opvarenden van het Turkse schip het leven verloren gaf aanleiding tot de in het zee-recht als cause célèbre gekende Lotus-zaak. In een arrest van 7 september 1927 stelde het Permanente Hof van Internationale Justitie (*Publications de la Cour permanente de justice internationale*, 1927, Série A - n° 10, Recueil des arrêts - Affaire du Lotus, 25) dat «Le principe de la liberté de la mer a pour conséquence que le navire en haute mer est assimilé au territoire de l'Etat dont il porte le pavillon, car, comme dans le territoire, cet Etat y fait valoir son autorité, et aucun autre Etat ne peut y exercer la sienne».

... Il s'ensuit que ce qui se passe à bord d'un navire en haute mer doit être regardé comme s'étant passé dans le territoire de l'Etat dont le navire porte le pavillon». Dit arrest werd evenwel op kritiek onthaald (COLOMBOS C.J., o.c., nr. 325; VAN BOGAERT E. «Rechtsconflicten in verband met aanvaringen op zee», *R.W.*, 1976-77, (513), (522). In zijn dissenting opinion zegde een van de rechters, Lord FINLAY: «This view appears to be based on a misconception of the proposition that a ship on the high seas may be regarded as part of the territory of the country whose flag she flies. ... A ship is a movable chattel, it is not a place; when on a voyage it shifts its place from day to day and from hour to hour, and when in dock it is a chattel which happens at the time to be in a particular place. The jurisdiction over crimes committed on a ship at sea is not of a territorial nature at all. (*Publications de la Cour permanente de justice internationale*, 1927, Série A - N° 10 - Recueil des arrêts - affaire du Lotus, 53). Op zijn zachtst uitgedrukt kan gesteld worden dat «l'affaire du Lotus n'a pas mis fin aux controverses» (DONNEDIEU DE VABRES H. «Note sur l'arrêt du Lotus», *Revue de droit international*, 1928, (377), 380). Bijna als anticlimax in de evolutie van de internationale rechtspraak bracht het arrest Chung Chi Cheung v. The King van de Privy Council, 1939, aangehaald door COLOMBOS C.J., o.c., nrs. 288, 305 en 928 zelfs de territorialiteit van een oorlogsschip op de helling door te bevestigen dat de vlaggestaat kan afzien van de rechtsmacht in het voordeel van de kuststaat. Alleszins staat thans, wat de volle zee betreft, de immuniteit van het

oorlogsschip buiten twijfel (art. 8.1 van het desbetreffende verdrag van 29 april 1958; VAN BOGAERT, E.R.C., *Be-ginselen van het volkenrecht*, Antwerpen, Standaard, 1964, nr. 214).

Stellen dat een koopvaardij-schip grondgebied is van zijn vlaggestaat zou leiden tot vreemde paradoxen en tot conclusies die in strijd zijn met algemeen gangbare opvattingen van publiek recht, inzonderheid het volkenrecht. Zo zou de toepassing van art. 19 van het Verdrag van 29 april 1958 inzake de territoriale zee en de aanpalende zone goedgekeurd bij wet van 29 juli 1971 (*B.S.*, 2 februari 1972) gedeeltelijk onmogelijk worden. De kuststaat behoudt al-lesszins het recht arrestaties of onderzoeksmaatregelen uit te voeren aan boord van vreemde schepen die, van de bin-nenwateren komende, zich in de territoriale zee bevinden (art. 19.2). Volgens art. 19.1 kan de kuststaat zijn straf-rechtelijke bevoegdheid aan boord van een vreemd schip dat zich in zijn territoriale wateren bevindt (slechts) uitoe-fenen in wel bepaalde gevallen (gevolgen van het misdrijf aan boord strekken zich uit tot grondgebied van de kuststaat of territoriale zee, verzoek om hulp vanwege ka-pitein of consul, bestrijding van handel in verdovende mid-delen).

Deze (beperkte) bevoegdheid van de kuststaat, die zou ver-vallen als de regel van de territorialiteit van de vreemde koopvaardij-schip zou aangenomen worden, vindt haar oor-

sprong in een advies van de Franse Raad van State van 28 oktober 1806 (HAUS J.W., *Principes généraux du droit pénal*, Gent, Hoste, 1879, nr. 217; VANHOUDT C.J. en CALLEWAERT W., *Belgisch Strafrecht*, Deel I, Gent, Story-scientia, 1968, nr. 423).

Verder zou het in art. 23 van het Verdrag betreffende de volle zee bevestigde recht van hot pursuit (achtervolging van vreemd schip door oorlogsschip van kuststaat bij ernstig vermoeden van overtreding van de wetten en regle-menten van de kuststaat) ondenkbaar zijn als het koop-vaardij-schip zou beschouwd worden als een (beweeglijk) deel van het grondgebied van zijn vlaggestaat.

Uiteindelijk zou dergelijke stelling leiden tot de afschaffing van het in oorlogstijd algemeen erkende recht van «visit and search» op de volle zee (COLOMBOS C.J., *o.c.*, nr. 307 en nrs. 864 et seq.)

Als conclusie van deze uiteraard beknopte overwegingen kan gesteld worden:

1. Het koopvaardij-schip kan als een verplaatsbare zaak, een roerend goed beschouwd worden en wordt beheerst door bijzondere wetten.
2. Het koopvaardij-schip is evenwel niet te beschouwen als een deel van het grondgebied van zijn vlaggestaat.
3. Op de volle zee ontsnapt het koopvaardij-schip aan elk toezicht of elke rechtsmacht uitgaande van een andere overheid dan deze van zijn vlaggestaat.



WIJ KREËREN DE VOORUITGANG

ESSO Belgium maakt integraal deel uit van de Exxon-groep, de belangrijkste onderneming ter wereld. In ons land is ESSO Belgium zeker één van de meest dynamische bedrijven.

ESSO Belgium beschikt over een modern uitgeruste raffinaderij te Antwerpen en kan gebruik maken van een zorgvuldig opgebouwde know-how en van een wereldwijde ervaring. Niet alleen om kwaliteitsprodukten op de markt te brengen maar ook om gekwalificeerde diensten te verzekeren.

Dat vereist uiteraard een marketing-politiek op lange termijn. Een onderneming als ESSO doet méér dan antwoorden op de vraag van het publiek. Zij loopt erop vooruit. Oplossingen zoeken voor de hedendaagse problemen: energiekrisis, de strijd tegen milieuvervuiling...

Altijd opnieuw investeren dus. In mensen en in kapitaal. Om de vooruitgang te creëren.



ESSO BELGIUM divisie van S.A. ESSO N.V.

Vers la fin des navires-météo

Par Roger Planchar, CPF (Hre)

Une épopée qui se termine

Le mercredi 4 décembre dernier, la frégate-météo «France 2», de la Météorologie française, a quitté le port de La Pallice pour son dernier voyage vers le point de station «Roméo» dans l'Atlantique Nord (47 N - 17 W). Elle y a croisé sa sœur-jumelle, la frégate «France 1» qui a été définitivement désarmée à son retour à la Pallice le 9 décembre dernier.

En ce même mois de décembre 1985, la frégate-météo néerlandaise «Cumulus» rentrera à Rotterdam après avoir assuré pendant 22 ans, avec sa consœur «Cirrus» la veille météorologique au point «Lima» à l'est de l'Irlande, pour y être aussi désarmée.

Ces différents événements font partie d'un plan d'ensemble visant à supprimer progressivement l'entière du réseau international de frégates-stationnaires à différents points de l'Atlantique Nord. Dès 1986, seuls les Soviétiques, les Britanniques et les Norvégiens continueront encore à envoyer des navires-météo dans l'Atlantique Nord.

Un peu d'histoire

La Belgique a été directement impliquée dans ce programme international. En effet, en septembre 1946, une conférence s'est tenue à Londres sous les auspices du Comité international pour la navigation aérienne, en vue d'améliorer la sécurité des liaisons aérienne, au dessus de l'Atlantique Nord. Les pays qui participèrent à ce programme étaient: la Belgique, le Canada, le Danemark, l'Espagne, les Etats-Unis, la France, l'Islande, l'Irlande, la Norvège, les Pays-Bas, le Portugal, le Royaume-Uni et la Suède.

Au cours de cette réunion, un accord fut atteint pour établir 13 stations permanentes couvrant tout l'Atlantique Nord, et où des navires stationnaires devaient assurer la veille.

Cinq des pays participant aux consultations n'ont pas mis de navires en ligne et ont remplacé cette absence par une quote-part financière. Les huit autres pays se sont partagé la tâche, certaines stations étant armées par deux ou même trois pays:

1. Station «Alfa»	62°N-33°W	Etats-Unis
2. Station «Bravo»	56°N-31°W	Etats-Unis + Canada
3. Station «Charlie»	51°45'N-33°50'W	Etats-Unis
4. Station «Delta»	45 N-43°W	Etats-Unis
5. Station «Echo»	34°N-52°W	Etats-Unis
6. Station «Fox-Trott»	35°N-40°W	Etats-Unis
7. Station «Golf»	46°N-29°W	Etats-Unis
8. Station «Hotel»	36°N-70°W	Etats-Unis
9. Station «India»	60°N-10°W	Royaume-Uni
10. Station «Juliet»	63°50'N-18°40'W	Royaume-Uni
11. Station «Kilo»	47°N-15°W	BELGIQUE + Pays-Bas
12. Station «Lima»	39°N-17°W	France
13. Station «Mike»	66°N-01°E	Royaume-Uni + Norvège + Suède

Durant trois années, la frégate de la Force navale belge «Lt t/z. Victor Billet», équipée en navire météorologique a assuré, en alternance avec les Pays-Bas, la veille en station «K». Le 6 juin 1949, elle rentrait à Ostende après avoir exécuté sa dernière mission en tant que navire-météo. En effet notre pays avait constaté, à l'usage, que les frais d'entretien d'une frégate-météo dépassaient de loin la quote-part normale financière dont notre pays était redevable à l'instance internationale, au prorata du nombre de voies de la Sabena vers l'Amérique du Nord. Une contribution financière remplaça dorénavant l'effort naval et le «V. Billet» débarqua son matériel météorologique et réembarqua ses canons. D'autres pays décidèrent à l'époque de faire de même et tout le système fut revu et le nombre et

l'emplacement des stations furent modifiés en conséquence.

Fin 1984, plusieurs autres pays, dont la France et la Hollande, ont également décidé de cesser leurs activités dès la fin de 1985. Ceci, pour des raisons d'économie d'abord et ensuite parce qu'un autre système d'observations se développe petit à petit: il s'agit en premier lieu des satellites Meteosat qui donnent d'excellentes photographies de la situation météorologique de tout l'Atlantique Nord, mais ces observations par satellite sont incapables toutefois de donner un certain nombre de renseignements autrefois fournis par les frégates: vitesse et direction des vents de surface et d'altitude, pression barométrique, température de l'air et de l'eau, état de la mer, etc. Aussi des navires



La frégate météorologique «LTZ Victor Billet» entre à Ostende.

de commerce, pratiquant des lignes régulières sur l'Atlantique Nord sont équipés pour effectuer un certain nombre d'observations, aussitôt transmises aux différents centres terrestres. Ces observations, jointes à celles des satellites semblent donner des résultats satisfaisants, mais certainement moins complets que ceux fournis par des navires stationnaires. Le nouveau système à toutefois l'avantage d'être beaucoup moins coûteux.

Nous fûmes de l'équipage du «Victor Billet» lors du dernier voyage en 1949 à la station «Kilo». Le retour à Ostende, éclairé par un beau soleil de juin, fut malgré tout empreint de nostalgie ... Aujourd'hui, les Hollandais, nos

collègues qui nous relevaient régulièrement en station «K», et les Français, alors nos «voisins» les plus proches en station «L» sont aussi définitivement rentrés au bercail ... C'est toute une épopée silencieuse, peu connue du grand public, ni des millions de passagers aériens qui ont durant de longues années traversé en toute sécurité l'Atlantique Nord, qui se termine à la fin de ce mois. Tous ces marins et ceux de la «météo» embarqués ont certainement mérité la gratitude de l'aviation commerciale internationale. Seuls, les «Nordiques», — Britanniques, Soviétiques et Norvégiens —, continuent encore à assurer des stations météo marines : pour combien de temps encore ? La dernière page est près d'être tournée.

BRUMES DE L'ATLANTIQUE

Pas un souffle de vent sur l'océan immense
Ne vient rider la houle énorme déboulant
Du fond des horizons invisibles et denses
Où le ciel écroulé fait comme un linceuil blanc.

La frégate dérive, au fil d'un lent courant
En tentant de rester à son point de station.
La machine s'est tue et l'on sent la pulsion
D'un silence nouveau, feutré et obsédant.

Haut sur sa passerelle, un officier de quart
Ecarquille les yeux pour scruter les nuées
De cette mer d'ouate, avec en sa pensée
La peur d'y découvrir, émergeant du brouillard,
Les voiles et les mâts du «Hollandais Volant»,
Guidé par son fantôme à l'infini du monde.
Dans la brume apparaît, chassant de ses événements,
Une baleine bleue sortant de l'eau profonde
Pour disparaître ensuite en un plongeon gracieux
Fouettant la surface en un grand coup de queue.

Et quand tombe la nuit, c'est une bande d'orques
Qui accourent ensemble, ébouillantant les flots,
Pour disputer l'aubaine offerte par la coque
Et s'y frotter le ventre ou s'y gratter le dos.

Une brise légère enfin s'élève au Nord
Dissipant peu à peu le rideau blanc de brume,
Et la mer s'élargit en découvrant alors
L'immensité du vide éclairé par la lune.

Et pendant tout ce temps, en roulant bord sur bord,
La vie continue, engoncée, apathique
Dans ce coin reculé du Nord de l'Atlantique
Et qui n'est pas de quart se retire et s'endort.

Roger PLANCHAR, CPF (Hre)

ONSTUIMIGE OPMARS KLEINERE «HEAVY LIFT» SCHEPEN

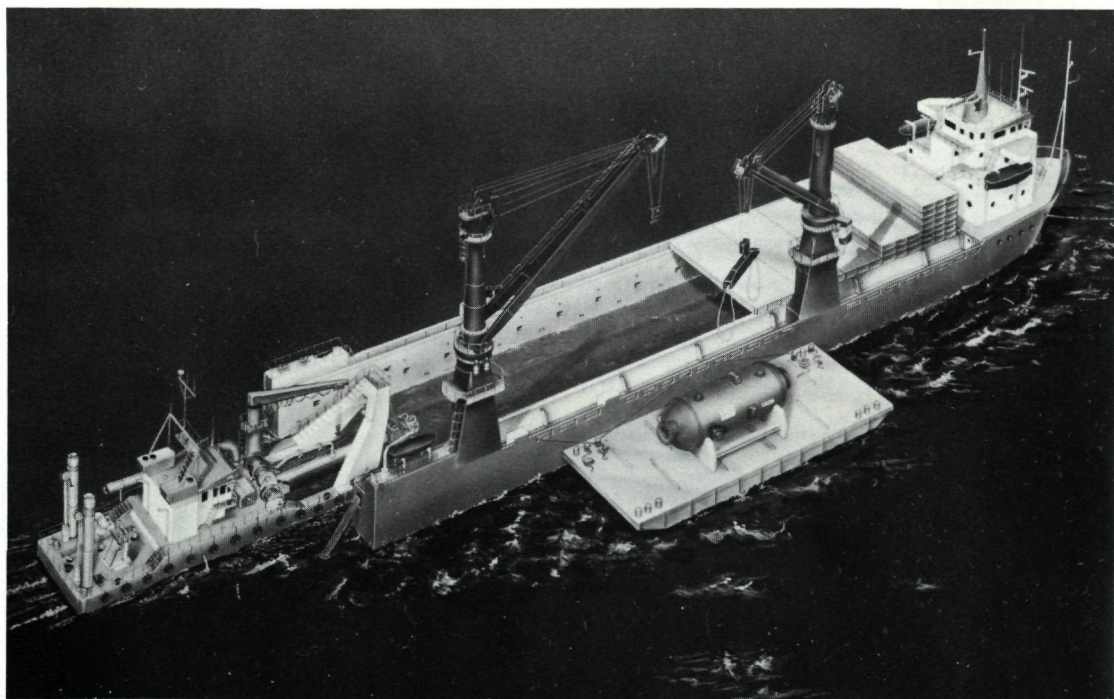
Op de scheepswerf van IJsselvliet Combinatie B.V. in Rotterdam zal op eind november jl., het 4.250 ton metende «heavy lift» schip Gruz te water worden gelaten.

Armacon Ocean Transport B.V. in Rotterdam was er in geslaagd, de order voor de bouw van dit schip naar een Nederlandse werf te krijgen. «Als vertegenwoordigers van onze opdrachtgevers, de Joegoslavische rederij Atlantska Plovidba in Dubrovnik, hebben we deze belangrijke order in Nederland kunnen onderbrengen, ondanks de moordende internationale concurrentie die in deze tak van de scheepsbouw heerst. Maar uiteindelijk heeft onze 25-jarige ervaring met «heavy lift» schepen mede de doorslag gegeven», aldus Armacon's topman Onel, aan de vooravond van de tewaterlating van het m.v. Gruz.

Het is dan ook een opvallende order, omdat nog niet zo lang geleden enkele belangrijke «heavy lift» rederijen in de internationale vakpers geluiden lieten doorschermen, dat de toekomst van dit type schip niet al te rooskleurig zou zijn. Rederij Atlantska Plovidba, met een oude, doch vooruitstrevende scheepvaarttraditie, en nu ook eigenaar

van het m.v. Gruz, logenstraft die sombere geluiden over «heavy lift» schepen, want er staat een opmerkelijk en omvangrijk nieuwbouwprogramma op stapel. Onder de naam «Atlant Heavy Lift» heeft deze rederij namelijk een begin gemaakt met de aanschaf van «heavy lift» schepen, voorzien van een draagvermogen tot 4500 ton en een hijsvermogen tot 350 ton.

Deze opvallende aanzet volgde na een jarenlange intensieve studie van de «heavy lift» markt, waarmee de nieuwste technische ontwikkeling van het meest ideale «heavy lift» schip gelijke trend hield. Daarmee nam de Joegoslavische rederij duidelijk afstand van de tot dan internationaal geldende visie, dat «heavy lift» schepen een tonnage aan draagvermogen zouden moeten hebben van meer dan 10.000 ton. Deze nieuwe tendens bleek bij de directie van Atlantska Plovidba goed aan te slaan en mondde uit in een degelijke specialisatie. Want het nieuwe beudend kleinere, doch zeer compacte «heavy lift» schip blijkt in de praktijk uitstekend inzetbaar. Niet alleen bij het bevaren van minder geoutilleerde havens zoals in het Midden Oosten, maar ook voor bestemmingen, waar men zon-



der de meest elementaire havenfaciliteiten maar moet zien de lading aan wal te krijgen.

Momenteel heeft rederij Atlantska Plovdba een achttal schepen van dit type in de vaart. In totaal heeft de rederij een vloot van 27 schepen in eigendom, in tonnage variërend van 1.000 tot 70.000 ton.

Technische specificatie en beschrijving m.v. Gruz

- ro/ro semi-submersible «heavy-lift» vessel;
- 4.250 tdwt/8550 cbm;
- 89.00 x 15.17 m dockhold;
- 85.00 x 18.00 m free deck space;
- 2 revolving cranes each 200 t/jointly 400 t;
- dims. sternramp 10.00 x 15.20 m.

Het ontwerp voor het m.v. Gruz, dat in nauwe samenwerking tussen Atlantska Plovdba en Armacon Ocean Transport B.V. tot stand kwam, is een unicum omdat in een schip van deze afmeting, een aantal verschillende «heavy lift» systemen zijn samengebracht.

— Brug en accommodatie zijn voor geplaatst, met daarachter een geheel rechthoekig laadruim van 89.00 x 15.17 meter. Deze is aan de achtersteven afgesloten, door middel van een dokdeur. Het laadruim is van het dok-type en biedt na het afzinken de mogelijkheid tot het invaren van drijvend materiaal, tot een diepgang van circa 4 meter.

— Het schip kan met open ruim varen, zodat er voor de lading geen hoogtebeperking bestaat. Ook kan het ruim met zware pontonluiken worden afgesloten.

— De dokdeur dient tevens als scheepsafrit, zodat zwaar materieel in -en uit het schip kan worden gereden.

— de geringe diepgang van het schip biedt de mogelijkheid plaatsen met een minieme waterdiepte aan te doen. Ook kan men het schip aan de grond ballasten en de kust bereiken in oorden, waar geen havenfaciliteiten voor handen zijn.

— Het schip is aan stuurboord uitgerust met 2 mastkranen, die een reikwijdte hebben van 26 meter - 306 o rond-draaiend en 400 ton kunnen lichten.



SEALINK ZEEVAARTLIJN OOSTENDE-DOVER

SNEL, VOORDELIG EN KOMFORTABEL NAAR ENGELAND

SCHEPEN (voor reizigers met of zonder voertuig)

- Talrijke afvaarten per dag in elke richting tussen Oostende en Dover.
- De treinreizigers dienen slechts van perron te veranderen om in te schepen zowel te Oostende als in Dover W.D.
- Voor de automobilisten staan de in- en ontschepingsinstallaties te Oostende rechtstreeks in verbinding met de autosnelweg E5-A10.

JETFOILS (draagvleugelboten) alleen voor reizigers zonder voertuig

- Ultra-snelle overvaarten Oostende-Dover in amper 1.40 u.
- treinreizigers kunnen dank zij onmiddellijke aansluitende treinen, zowel te Oostende als te Dover (waar zoals voor de schepen, in feite slechts van «perron» dient veranderd te worden) vanuit Oostende in \pm 3.30 u. het centrum van Londen bereiken en vanuit Brussel, in \pm 5 u. met inbegrip van de tijd nodig voor douane- en paspoortcontrole te Oostende en te Dover!
- Van 2 (in de winter) tot 6 (in de zomer) afvaarten per dag in elke richting.

GUNSTIGE TARIEVEN

- Voor de reizigers zonder voertuig (schepen + Jetfoils):
 - ééndaags, 60 u., of 5 dagen excursiebiljetten.
 - matig tariefsupplement voor Jetfoilreizigers.
 - belangrijke vermindering voor groepen.
- Voor reizigers met voertuig:
 - excursiebiljetten van korte duur: 60 u. of 5 dagen (minitour).
 - belangrijke vermindering voor groepen.

INLICHTINGEN, KOSTELOZE DOKUMENTATIE, enz.

- erkende reisagentschappen en automobielclubs (met wagen)
- spoorwegstations en erkende reisagentschappen (zonder wagen)
- Regie voor Maritiem Transport

Belliardstraat 30, 1040 Brussel (Tel. (02) 230 01 80) - Natiënkaai 5, 8400 Oostende (Tel. (059) 70 76 01)

Par Henri ROGIE

Le Port d'Ostende en 1985

Début 1986, il est de tradition d'établir les premiers bilans de l'exercice écoulé. Pour ce qui est du domaine portuaire et maritime, consacrons ici une brève rétrospective aux principaux événements de 1985 qui ont trait au port d'Ostende.

Selon les premières données, l'évolution du trafic maritime y a régressé sur toute la ligne. Le trafic passagers sur la ligne de Douvres est en baisse et il en est de même pour le fret ro/ro. Au port de commerce sous tutelle communale, le bilan marchandises n'atteint qu'à 1,8 millions de tonnes car tous les grands trafics maritimes affichent des chiffres rouges par rapport à 1984. Tout ceci fera l'objet d'une rubrique séparée lorsque seront connus les chiffres définitifs. Bornons-nous, à présent, à relater les faits marquants qui ont caractérisé la vie maritime à Ostende en 1985.

Le chantier SBO lance l'A916-Bellis deuxième chasseur de mines Tripartite

On se rappellera que le 27 juin 1984 avait lieu, au chantier SBO d'Ostende, le lancement de l'A915-Aster, le premier d'une série de 10 chasseurs de mines «Tripartite» commandée par la Force navale belge à l'association temporaire Mercantile-Beliard SA et SBO-NV. C'était là une primeur d'importance pour notre pays car il s'agissait du tout premier navire en CVR (composite verre-résine) construit sur nos chantiers.

La deuxième unité de cette série, l'A916-Bellis, était lancée 8 mois plus tard, soit le 21 février 1985. Pour le port d'Ostende, c'était là le premier événement important de l'année nouvelle. Quant au baptême de l'A915-Aster, cela se passait le 16 décembre 1985 en présence des plus hautes autorités de la Force navale. Rappelons que la construction des chasseurs Tripartite concerne un investissement de 13,85 milliards de FB.

Notre flotte d'Islande réduite à deux unités en 1985

Après le désarmement du «O.81-John», c'est à deux unités qu'était réduite la flotte de pêche islandaise opérant à partir du port d'Ostende. Il s'agissait du «O.129-Amandine» et du «O.216-Henri Jeanine». Les termes de l'accord belgo-islandais ainsi que la hausse constante des coûts d'exploitation sont les causes majeures de la lente régression de notre flotte hauturière. C'est ainsi qu'une campagne de 18 jours dans les eaux islandaises nécessite une recette brute d'au moins 2 millions de FB pour pouvoir amortir les frais d'exploitation. Il n'est donc pas surprenant de voir disparaître progressivement nos Islandais. Il y a dix ans, notre flotte d'Islande comptait encore 10 unités ayant effectué en tout 152 campagnes de pêche dans le haut Nord pour une recette glo-

bale de 165 millions de FB. Une longue et glorieuse épopée approche lentement de la fin.

L'échange de deux ferries contre le «Stena Nautica»

A la mi-mars 1985, on apprenait que le ministère des Communications avait approuvé l'opération par laquelle 2 ferries de la RTM, le «Prins Philippe» et le «Reine Astrid» seraient échangés contre le «Stena Nautica», unité affrétée par la RTM. Cet échange s'inscrivait dans le contexte du programme de rénovation de la flotte de la Régie, lequel programme visait à augmenter la capacité passagers et fret ro/ro de ses ferries.

Le «Stena Nautica» a en effet une capacité bien plus grande que les autres unités de la RTM. Il peut transporter jusqu'à 1.800 passagers et 65 camions ou trailers. Pour ce qui est du transit de marchandises, précisons qu'il s'agissait là d'une heureuse initiative, la capacité globale de la flotte RTM étant arrivée à saturation dès le début de l'année.

Vers un nouveau terminal ro/ro pour les Schiaffino Ferries

Les Schiaffino Ferries qui depuis 1984 ont concentré leur 3 services journaliers sur le port de Ramsgate, disposeront bientôt d'un nouveau terminal ro/ro situé dans l'avant-port d'Ostende. C'est ce qu'on apprenait fin mars 1985, un échange de terrains ayant alors été conclu entre l'autorité communale d'Ostende et la RTM.

Aux termes de cet accord, l'armement Schiaffino pourra disposer du «Diepwaterkaai» de l'avant-port où une rampe ro/ro sera construite pour un montant de 70 millions de FB.

Ainsi, ses rouliers ne devront plus être éclusés et gagneront environ 1 heure à chaque traversée. Quant à la RTM, elle deviendra propriétaire de l'actuel terminal Schiaffino et de ses 26.000 m² de terrains d'entreposage, agrandissant ainsi son infrastructure terrestre. L'échange de sites sera donc profitable aux deux armements et deviendra un fait réel en 1986. Il témoigne aussi de la meilleure entente régnant entre la RTM et le pouvoir communal.

Le «Commandant Foucault» à la ferraille

Fin mai 1985 voyait la fin du «Commandant Foucault» qui pendant 22 ans avait été le navire d'entraînement de l'Ecole de Navigation d'Ostende. Construit en 1937, il servit comme bateau pilote jusqu'en 1963 pour être affecté ensuite à l'écologie en mer des futurs officiers de la marine marchande belge.

Le «Cdt Foucault» était devenu trop vétuste et les travaux d'entretien revenaient trop chers. Aussi fut-il décidé de l'envoyer à la ferraille et de le remplacer par le «Loodsboor I» d'Anvers qui subirait les transformations nécessai-

res à son nouvel usage. Le nouveau «Cdt Foucault» a été construit en 1968 à Rupelmonde et pourra héberger quelque 30 cadets.

Le RTM reprend deux ferries

Début mai 1985 était passé un accord entre la RTM et le groupe Cobelgret/Conom/UBEM selon lequel la Régie reprenait les ferries «Prinses Maria-Esmeralda» et «Princesse Maria-Christine». Il s'agit de deux unités construites en 1975 par Cockerill Yards pour le compte du groupe d'armateurs précité et affrétées pour une période de 10 ans par l'armement national belge.

Cet arrangement permettait à la RTM d'acquiescer de nouveaux ferries à un moment où elle ne disposait guère des moyens financiers à cet effet. Le «Prinses Maria-Esmeralda» fut repris en propriété propre par la Régie le 21 mai '85 alors que la vente du «Princesse Marie-Christine» avait lieu le 19 décembre suivant. Les crédits sur les deux unités demeurent également à charge de la RTM.

Un troisième ferry RTM jumboisé

On se rappellera que le C.M.C.E.S. donna son accord en 1984 pour l'agrandissement de deux ferries de la RTM, ceci dans le cadre du programme de restructuration de la flotte transmanche. Il s'agissait du «Prinses Maria-Esmeralda» et du «Princesse Marie-Christine», deux unités achetées en 1985 au groupe Cobelgret/Conom/UBEM. Le premier ferry cité, d'une capacité ainsi doublée, fut remis en service pendant l'été dernier tandis que la seconde unité vient actuellement de subir les transformations nécessaires. Le succès remporté par le «Prinses Maria-Esmeralda» décida le gouvernement belge à la mi-septembre '85 d'envoyer un 3^{ème} ferry aux chantiers

PASTER PYPE (Collection L.L. Van Ginderen)

d'Hoboken afin de porter sa capacité ro/ro de 36 à 56 trailers. Il s'agit du «Prins Albert» construit en 1978. Un pont supplémentaire lui sera ajouté et c'est pour l'été 1986 qu'on espère le remettre en service sur la liaison Ostende-Douvres.

Pas de nouveau navire baliseur

Début octobre '85 avait lieu à Ostende l'adjudication officielle pour la construction d'un nouveau navire baliseur destiné au Service de la Marine. Il s'agissait du dernier crédit de l'exercice 1985 inscrit au budget de ce département. Comme caractéristiques citons les dimensions de 49,55 m. x 10 m. x 4,8 m. et comme fonctions la pose de balises en mer du Nord ainsi que le remorquage et la lutte contre incendie.

La nouvelle unité, dotée des derniers perfectionnements techniques, devait remplacer l'actuel «Zeearend» devenu trop vétuste pour remplir efficacement sa mission. Fin 1985, on apprenait que le nouveau gouvernement avait reporté sine die la réalisation du projet déjà adjugé. Les mesures d'austérité décrétées par la nouvelle équipe ministérielle avaient pris le pas sur la modernisation de la flotte du «Zee-wezen».

Mise en service du navire hydrographique «Ter Streep»

C'est le 18 octobre '85 que le Service de la Marine réceptionnait à Ostende le navire hydrographique «Ter Streep» construit par le chantier de Langerbrugge. Il allait remplacer le vieux «Paster Pype» retiré la veille du service pour être confié aux Cadets de la Marine. La construction du «Ter Streep» est analogue à celle du navire océanographique «Belgica» livré en 1984 par Boelwerf. Ses dimensions sont donc 49,55 m. x 9,6 m. x 3,25 m. pour un déplacement de 647 tonnes.



La nouvelle unité aura essentiellement pour tâche de relever toutes les données nécessaires à la mise à jour des cartes marines couvrant la partie méridionale de la mer du Nord et l'embouchure de l'Escaut occidental. Il s'agit d'un navire doté de divers laboratoires ainsi que des dernières innovations techniques en matière d'hydrographie. Il aura coûté 275 millions de FB inscrit au budget des Communications.

PASTER PYPE

Le Corps des Cadets de Marine (Association royale, ASBL.) a eu récemment l'insigne privilège de recevoir en prêt à long terme, l'ancien navire-hydrographe Paster Pype de l'Administration de la Marine.

Ce navire va dorénavant servir de navire-école pour le Corps des Cadets.

Il est prévu de lui faire 4 croisières d'écologie au cours de l'été, (10 à 12 jours) deux en juillet et deux en août.

Quelques sorties de formation de cadre et d'embarquement au profit d'autres jeunes sont également projetées pendant la bonne saison. Le navire a Ostende pour port d'attache et est amarré au nouveau bassin de pêche près du phare.

Il est fait appel, pour l'encadrement des jeunes, à des adultes bénévoles et compétents de la Force Navale, de sa Réserve, de la Marine Marchande, de la pêche ou de la plaisance.

Ces bénévoles feront partie de la section-école du Corps des Cadets et se partageront en pool, les tâches nécessaires à la réalisation de ces croisières.

On recherche plus particulièrement :

des chefs de quart navigation

des chefs machine et : ou électriciens

des bootsmen instructeurs

(flamands ou francophones)

sachant allier à leurs compétences un sens de meneur de jeunes afin d'apprendre à ces adolescents qui sont désireux d'acquérir des connaissances nautiques et à se préparer durant leurs vacances et leurs loisirs au beau métier de marin.

Le staff de bord doit comprendre par croisière au minimum :

1 commandant

2 chefs de quart

1 chef mécanicien/électricien

1 maître d'équipage/ commissaire de bord.

Les cadets embarqueront avec leur cadre de Section et assureront les autres postes du rôle d'équipage.

Le navire dispose de cabines et de postes d'équipage très confortables répartis en :

5 cabines doubles

1 cabine simple

1 poste de 16

1 poste de 8

Les aménagements comportent :

1 salon pour staff et cadre

1 mess cadet

2 salles d'eau et douche

1 cuisine

des toilettes.

Le navire est équipé du chauffage central.

Caractéristiques

Long. 41,10 m

larg. 7,70 m

t.e. 2,90 m

machines : Diesel électrique

2 moteurs ABC 2 x 270 cv.

auxiliaires :

2 génératrices ACEC type D.U.6 DM 133.

1 groupe Paxman Ricardo 2 RQ.

compresseur ACEC

navigation :

compas gyroscopique et magnétique

Radar

Echosondeur enregistreur,

Loch,

2 radios VHF.

sécurité incendie et abandon complet.

Pour les exercices il est prévu d'embarquer :

1 canot à moteur,

1 canot à avirons,

2 voiliers d'écologie.

Pour tout renseignements et inscription

J.C. Liénart 14 H. Serruysl. OOST.

(président CCM, C.P.V. e.r.)

J. Van der Veken 19 Kapellestr. Oost.

(cap. CCM, commissaire de bord)

Fin du pool RTM-Sealink UK

Fin octobre '85, on apprenait qu'un accord était intervenu entre la RTM et Townsend-Thoresen par l'exploitation en commun des liaisons transmanches sur les ports de Douvres et Felixstowe à partir du 1er janvier 1986. En termes généraux, les bénéfices seront répartis dans les proportions 65/35 en faveur de l'armement privé tandis que la RTM opérera dorénavant uniquement sur Douvres avec ses ferries et ses deux jetfoils.

Cet accord, a pour unique but d'assainir la situation financière de la RTM et signifie donc un premier pas vers la privatisation de la Régie. Il est valable pour une période indéterminée avec un minimum de 5 ans. Côté concurrence, il est évident que le nouveau pool Townsend-RTM ne changera guère la position des terminaux ostendais par rapport aux autres armements opérant à partir des ports français de la Manche dont Dunkerque en particulier.

Un bilan en chiffres rouges pour l'exercice 1985

Après 14 années d'activités communes, on voit donc le pool RTM-Sealink UK se solder par un divorce au 31 décembre 1985.

Les liaisons Ostende-Douvres/Folkestone étaient en effet exploitées en concert par les deux armements depuis 1972 sur base d'une proportion 85/15 au profit de la RTM. Comme on le sait, Sealink UK désirait obtenir une part de 50 % dans le trafic fret et passagers, ce qui n'était financièrement pas acceptable du côté belge.

Quant au dernier bilan du défunt pool, citons comme chiffres provisoires un total de 275.000 passagers transités, soit quelque 2 % de moins qu'en 1984. Côté fret ro/ro, quelque 300.000 camions auraient été transportés, soit environ 1 % de moins. Au port de commerce, le bilan du trafic maritime s'affiche également en chiffres rouges : 1.810.000 tonnes de marchandises ce qui dénote une décroissance de 7 %.



DE HAVEN VAN NIEUWPOORT IN 1985

Nieuwpoort aan de IJzermonding gelegen is niet alleen een alomtegenwoordige jachthaven met ultramoderne infrastructuur. Ook als vissershaven is van oudsher gekend en sinds enkele jaren is het ook uitgegroeid tot handelshaven met de aanvoer over zee van zand- en grintsoorten.

Deze trafiek is er vrij bescheiden in omvang. Voor 1985 beliep de balans immers slechts 369.119 ton in totaal. Dit was zowat 103.000 ton of 47% meer dan het jaar voorheen. De aanvoer van zand- en grintsoorten is bijzonder onderhevig aan de conjunctuurschommelingen in de bouwsector en daarom ook varieert de aanvoer van jaar tot jaar. Zo liep deze trafiek met zowat 20% terug in 1984 voor wat Nieuwpoort betreft. Voor de laatste 3 jaar luidt de samenvatting ervan als volgt:

JAAR	HOEEVEELHEID	EVOLUTIE
1983	333.766 t.	st. quo
1984	265.978 t.	- 20 %
1985	369.119 t.	+ 47 %

De jaarbalans 1985 werd verwezenlijkt door 366 aanlegbeurten aan de terminal behorend tot de Zeebrugse V.I.B. en de Nieuwpoortse Handelsmaatschappij. Dit waren 114 schepen of 45 % meer dan in 1984. De zandwinningstrafiek ging van start in de zeventiger jaren aan een rudimentaire terminal gelegen op de rechteroever van de havengeul recht over de vismijn.

Deze bouwmaterialen worden gebaggerd in de zuidelijke Noordzee en vanuit Nieuwpoort per vrachtwagen afgevoerd naar het onmiddellijke hinterland zoals dit trouwens ook te Zeebrugge en te Oostende het geval is.

We zeiden zoniet dat de balans van het Nieuwpoortse zee-goederenverkeer vrij bescheiden was. Vergeten we daarbij niet dat de kleine handelshaven van de IJzerstad het met een rudimentaire infra- en superstructuur moet stellen. Ook kunnen zeeschepen slechts bij hoogwater aanlopen of uitvaren bij gebrek aan voldoende diepte in de havengeul.

Zeevisserij boekte in 1985 recordcijfers qua bruto-opbrengst

Voor de vissershaven van Nieuwpoort was 1985 het absoluut recordjaar wat de brutobesomming betreft. Inderdaad, liefst 113,59 miljoen BF werd er in de stedelijke vismijn behaald, hetzij zowat 15 miljoen of 16 % meer op jaarbasis. In 1984 bedroeg het groeirijtm 17 % en in 1983 was dat slechts 2,4 %. De vooruitgang is beslist merkwaardig.

Noteren we dat voornoemd recordcijfer behaald werd ondanks een rij verminderde aanvoer: 241 ton of 15% op een totale hoeveelheid van 1.293 ton. De terugloop van de aanlandingen werd evenwel goedgemaakt door een ruime prijstoename van alle vissoorten, wat de uitzonderlijke brutobesomming verklaart. Ook het goede tongseizoen beïnvloedde de besommingen op gevoelige wijze.

Wat de verminderde aanvoerhoeveelheid betreft moet dit hoofdzakelijk toegeschreven worden aan het vrij slechte haring- en garnaalseizoen. Aldus werd te Nieuwpoort slechts 2.799 kg haring aangevoerd in 1985 tegenover 142.417 kg het jaar voorheen. Ook de garnaalaanvoer was een tegenvaller met 25.390 kg tegenover 40.098 kg in 1984. Aldus samengevat:

Nieuwpoort 1-12/1985	Hoeveelheid Waarde	Evolutie 85/84
Aanvoer	1.283 ton	- 15 %
Besomming	113,539 mln BF	+ 16 %

Qua vlootbestand verloor Nieuwpoort 3 schepen in 1985, terwijl 4 eenheden in de vaart kwamen. Aldus telde de vissersvloot er 31 vaartuigen in totaal. Veel van die schepen zijn van recente bouw en zijn het eigendom van jonge reders die zich op de vangst van kwaliteitsvis toespitsen zoals tongen en gullen.

Voor 1986 hoopt men op een viertal nieuwe reders in de IJzerstad. Drie aanvragen voor nieuwbouw zijn reeds goedgekeurd en van twee vaartuigen is de bouw van het casco al goed gevorderd. Aldus zien we de modernisering van de Nieuwpoortse vloot onverpoosd doorgedreven. Tot slot van ons jaaroverzicht geven wij de evolutie van aanvoer en besommingen sinds 1979 geboekt in de Nieuwpoortse vismijn. We merken onmiddellijk dat de aanvoer bijna gehalveerd is op 6 jaar tijd, maar dat de commerciële opbrengst sinds 1983 vooruitgang boekt. Onthouden we tenslotte dat het voorbije jaar de beste cijfers afdruckte op dat vlak:

JAAR	AANVOER	BESOMMING
1979	2.677 t	103,9 milj. BF
1980	2.389 t	101,5 milj. BF
1981	2.371 t	98,8 milj. BF
1982	1.469 t	81,2 milj. BF
1983	1.253 t	83,2 milj. BF
1984	1.534 t	89,0 milj. BF
1985	1.283 t	113,5 milj. BF

LE PORT DE GAND EN 1985

Malgré un recul d'activité dans le secteur des transports maritimes, le port de Gand a réussi à afficher un bilan en équilibre pour 1985. En effet, pas moins de 26,57 millions de tonnes de marchandises ont été manutentionnées aux quais de la cité d'Artevelde, ce qui se situe pratiquement au niveau de l'exercice précédent.

Dès que les chiffres définitifs seront connus, nous les traiterons en détail dans un prochain article. A présent, bornons-nous à vous présenter une brève rétrospective des principaux événements ayant caractérisé la vie maritime au port de Gand en 1985.

Traités belgo-néerlandais pour l'élargissement du canal Gand-Terneuzen

La fourniture par la Belgique d'eau potable à la Flandre zélandaise était une condition à l'élargissement du canal maritime Gand-Terneuzen. Cette livraison étant effective depuis 10 ans déjà, il n'y eut aucun problème lors de la signature du traité entérinant cette situation. Cela se passait début février '85 à La Haye. Un deuxième traité signé à cette occasion prévoyait l'adaptation des dimensions du canal aux unités de 256 x 34 m x 12,5 m, ainsi que l'agrandissement des accès aux ponts de Sluiskil et Sas van Gent.

Ces travaux seront terminés pour 1988 et seront, une fois de plus, entièrement payés par la Belgique.

Gand, centre de distribution de bananes du Nicaragua

Début mai '85, voilà le port de Gand officiellement choisi comme centre de distribution pour l'Europe occidentale de bananes en provenance du Nicaragua. Les Pays-Bas, la France, la RFA ainsi que d'autres pays de l'est étaient particulièrement intéressés à ce nouveau trafic maritime. Celui-ci était inauguré le 21 mai par le déchargement de quelque 1.400 tonnes effectué par la firme gantoise Stukwerkers. La fréquence du trafic est d'un navire toutes les semaines pour un déchargement de 1.200 à 1.500 t de bananes à chaque escale. Ainsi voyons-nous le port de Gand continuer à diversifier la nature de ses trafics.

Une écluse de 125.000 tonnes pour 1990?

Les autorités du port de Gand n'abandonnèrent toujours pas leur projet de faire construire une écluse maritime de 125.000 tdw à Terneuzen. Ce plan que d'aucuns qualifient d'utopique était discuté une fois de plus le 12 juin '85 lors de la visite à Gand du ministre des Travaux publics. Un schéma prévoyant l'étude technique et les travaux préliminaires fut fixé à une période de 5 ans, de sorte que la réalisation de ce beau conte de fées ne pourrait être entamée avant 1990. Au rythme où progressent les pourparlers à ce sujet avec nos voisins du Nord, personne ne se fait encore d'illusions quant aux promesses ministérielles.

Le plus grand vraquier autodéchargeant au bassin Schiffer

Début juin '85, le port de Gand réalisait une première européenne en réceptionnant le m/v de 74.973 txb «Nelvana» au quai du Sifferdok. Il s'agissait en effet du plus grand vraquier autodéchargeant existant au monde qui effectuait son maiden trip vers l'Europe. Venant de New Orleans, le navire battant pavillon libérien et affrété par la compagnie canadienne ULS vint décharger 52.000 tonnes de maïs américain aux installations de la firme Eurosila S.A. pour le compte de l'entreprise anversoise I.C.CO. Cet événement était à considérer comme un essai visant à abaisser les coûts de manutention dans les transports de céréales à destination de l'Europe.

GTS construit un nouveau terminal le long du canal maritime

Sur la rive droite du canal maritime, à côté des installations de Ghent Coal Terminal, se trouvent quelque 10 ha de terrains inoccupés ayant appartenu à Texaco-Belgium. Au mois d'août '85, la nouvelle société Ghent Trading and Storage (GTS) obtenait ce site en concession et y entamait l'aménagement d'un terminal pour la réception d'engrais et de céréales. Une deuxième société, la Ghent Stevedoring Terminal, était créée en collaboration avec Ghent Coal Terminal qui assurera la manutention des marchandises. Voilà donc un pas de plus dans la diversification des trafics au port de Gand, ce qui lui procurera en outre quelque 400.000 t de fret en plus.

CBM devient propriétaire de Ghent Coal Terminal

Fin octobre '85, on apprenait que la CBM devenait propriétaire des installations du Ghent Coal Terminal qui après 2 années d'activités n'était pas parvenu à devenir le grand centre de distribution de charbons sud-africains en Europe. Un montant de 1,6 milliard de FB avait été investi dans l'entreprise devenue entretemps un terminal pour vracs secs et ne traitait que quelque 400.000 tonnes par an. CBM reprenait aussitôt les activités du défunt Ghent Coal Terminal pour s'y spécialiser dans la distribution de cokes.

Un nouveau terminal fruitier pour le port de Gand

Le trafic de bananes en provenance du Nicaragua qui démarra en mai '85 connaissait un nouvel essor le 5 novembre suivant avec l'inauguration du terminal ultra-moderne situé au quai 100 du Sifferdok. C'est le m/s Regni Berg qui le premier utilisait alors les deux nouveaux toboggans de la S.A. Stukwerkers. Les installations du terminal fruitier comportant encore un hangar frigorifique de 5.000 m² et une chaîne de transport pouvant desservir simultanément 12 wagons-frigos. Ce nouvel investissement de 150 millions de FB signifie assurément un pas de plus vers la diversification des trafics maritimes afin que Gand devienne un grand port polyvalent tourné vers l'Europe.

Cijfers omtrent zeegoederentratie in 1985

De raming inzake de indicatoren van de havenactiviteiten levert het volgende resultaat op:

— Zeescheepvaartverkeer

RUBRIEK	RESULTAAT
Aantal aangekomen zeeschepen	4.732
Tonnenmaat brt	22.715.874
Het aantal aangekomen zeeschepen is ongeveer status-quo gebleven t.o.v. 1984 (4.786), het jaar waarin een zeer sterke stijging te noteren viel voor dit gegeven.	

Bij de bruto-register tonnenmaat is er een stijging van 4,80% t.o.v. het cijfer van 1984 (21.675.401).

Dit criterium is belangrijk in functie van het aandeel van Gent in de zgn. «havenbranche» van het Gemeentefonds.

— Maritiem goederenverkeer

RUBRIEK	RESULTAAT IN TON
Aanvoer	19.700.000
Afvoer	6.870.000
Totaal	26.570.000

Het globale resultaat ligt ongeveer op dezelfde hoogte als het cijfer van 1984 (26.591.999 ton).

Dit is een merkwaardig resultaat, aangezien in vele havens van de Hamburg-Le Havre Range een dalende tendens inzake maritiem goederenverkeer wordt waargenomen.

Opmerkelijk is ook de zeer sterke toename van de afvoer 6.870.000 ton of een stijging van 12,37% t.o.v. 1984 (6.113.948 ton).

Inzake havenarbeid is 1985 een gunstig jaar geweest.

Dit blijkt vooral uit de cijfers inzake gewerkte taken:

1. Gewerkte taken

Het gemiddelde aantal gewerkte taken per maand is (voor wat de eerste elf maanden van het jaar betreft) het hoogste van de laatste vijf jaar zoals blijkt uit de volgende tabel:

Jaar	Gemiddeld aantal gewerkte taken per maand (jan.-November)	Vershil (in %) 1985 t.o.v.
1985	13.020	—
1984	12.538	+ 3,84%
1983	10.272	+ 26,75%
1982	12.425	+ 4,79%
1981	11.326	+ 14,96%

In de loop van het jaar werden een aantal zgn. gelegheidsdokwerkers aangeworven.

Aangezien de vraag naar havenarbeid zich blijvend op een hoog niveau situeert, werden zeer recent ook bijkomende aanwervingen gedaan voor het contingent van de «vaste» havenarbeiders.

Momenteel zijn in dienst:

889 «vaste» havenarbeiders

56 «gelegheidsdokwerkers»

945

Voor de Belgische zeevisserij was 1985 een goed jaar

Overzichtelijk bekeken was 1985 beslist een goed jaar voor de Belgische zeevisserij. Niet minder dan 10 nieuwe eenheden kwamen in de vaart, terwijl de totale opbrengst in 's lands vismijnen ruim 3 miljard BF overtroefte en aldus een groeivoet van nagenoeg 10% haalde t.o.v. 1984. Niettemin bleven de exploitatiekosten bijzonder zwaar drukken op het rendement van de vissersvloot.

Zo bijvoorbeeld moest een reder nagenoeg 950.000 BF aan brandstof besteden voor een visserijcampagne van veertien dagen in de IJslandse wateren. Daarom ook werd bij het ontwerpen van nieuwe vaartuigen energiebesparende technieken toegepast, wat deels met overheidssteun verwezenlijkt werd. Fuel- en andere uitbatingskosten bleven dus in 1985 verder drukken op de brutobesommingen die de Belgische vissers boekten in de drie vismijnen van het land.

Qua brutobesommingen wijzen de eerste gegevens op een globaal bedrag van ruim 3 miljard BF voor het voorbije jaar, wat nagenoeg 10% meer is dan in 1984. Rekening houdend met het inflatieritme dat op jaarbasis circa 4,1 % beliep, is dit beslist een vrij gunstig resultaat. Ter vergelijking haalde de bruto-opbrengst in 1984 een groeivoet van slechts 4,8 %.

Noteren we hierbij dat de geboekte 3 miljard BF een absoluut record betekent voor de Belgische zeevisserij en dat het verwezenlijkt werd met een aanvoerhoeveelheid die een licht regressieve trend vertoont t.o.v. 1984. Aldus ging de gemiddelde visprijs gevoelig stijgen in de loop van het voorbije jaar.

Nieuwbouwbeleid streeft naar evenwicht tussen quota en vlootcapaciteit

Modernisering van de vloot en aandacht voor de vangstquota waren de voornaamste beleidspunten in 1985. Met betrekking tot de modernisering van de vloot lag het accent op de nieuwbouw. Terwijl in de periode 1976-79 slechts één nieuwgebouwd vaartuig in de vaart kwam, werden in de daaropvolgende vijf jaar daarentegen 29 nieuwe schepen aan de vloot toegevoegd. Voor 1985 zijn dit niet minder dan 10 nieuwe eenheden. Aldus wordt de Belgische vissersvloot in vrij hoog tempo vernieuwd en ook gemoderniseerd.

De wet van 1948 op het scheepskrediet, samen met EG-subsidies en provinciale nieuwbouwpremies, hebben beslist in grote mate bijgedragen tot deze modernisering. Wat in het bijzonder de wet van 1948 betreft, weze hier aangestipt dat in 1985 globaal 214 miljoen BF nieuwbouwkredieten werden verleend alsook 32 miljoen voor verbouwingswerken aan bestaande eenheden en 14 miljoen voor de aankoop van tweedehandsschepen. Tergelijkertijd werden slooppremies goedgekeurd voor 34 miljoen BF in globaal, wat zal toelaten binnenkort 11 verouderde schepen uit de vaart te nemen.

Aldus bleef de vloot op numeriek vlak op hetzelfde peil in 1985, namelijk gemiddeld 196 eenheden. Het kwantitatieve aspect van de vlootevolutie is immers van bijzonder belang. Rekening houdend met de aan België toegekende vangstquota met het nieuwbouwbeleid nauwlettend gedomineerd worden. Het noodzakelijk evenwicht tussen de vangstmogelijkheden door de EG vastgesteld en de vangstcapaciteit van de vloot diende immers behouden te worden. Daarom ook werd vorig jaar gestreefd naar een beperking van de vloot zowel kwantitatief als kwalitatief. Zo bijvoorbeeld werd een tijdelijk bouwstop voor boomkorvaartuigen ingevoerd teneinde de rendabiliteit van deze vaartuigen

te vrijwaren. Met instemming van de Rederscentrale kwam er ook een capaciteitsbeperking tot 1.200 PK voor alle nieuwe vaartuigen. Aldus is de globale vlootcapaciteit slechts in geringe mate toegenomen. In 1986 zal zelfs de nieuwbouw van alle scheepstypes strikt beperkt moeten worden.

Quotasysteem probleemloos verlopen dank zij overleg en zelfdiscipline

Modernisering van de boot stond dus in nauw verband met de vangstquota en dit laatste was dan ook het tweede belangrijke beleidspunt in 1985. Nooit voorheen moest inderdaad door de Rederscentrale en de Zeevisserijdienst zoveel inspanning geleverd worden om de zeevissers het hele jaar door bevrijdig te houden.

Nauwlettend moest gezorg worden dat de vangstmogelijkheden in de onderscheidene visserijzones behouden bleven voor de Belgische vloot en hierbij werd constant en in ruime mate gebruik gemaakt van de ruilmogelijkheden met naburige landen.

Voor de boomkorvisserij was dit een zeer delicate zaak en spijs het sluiten van enkele viszones in toepassing van het EG-conserveringsbeleid kon het hele jaar 1985 zonder grote hinder doorgevoerd worden, wat niet het geval was met andere visserijvloten. Hiervoor was niet enkel zelfdiscipline vanwege reders en vissers nodig, maar ook nauw overleg tussen het bedrijf en de diverse terzake betrokken overheidsinstanties.

Aldus ondervond de Belgische zeevisserij vorig jaar geen ernstige gevolgen van het quotasysteem. De leefbaarheid van de vloot hangt er grotendeels van af en daarom ook zal in de toekomst verder geijverd worden voor het bekomen van de nodige quota. Aangezien geen kwantitatieve uitbreiding van de vloot mogelijk is zal voortaan geijverd worden om de rendabiliteit op te drijven door de kwaliteit te verhogen. Ook de walinfrastructuur, waaronder de vismijnen in het bijzonder, moet verbeterd worden alsook de arbeidsvoorwaarden aan boord van de schepen.

Ondanks vrij positieve aspecten werd 1985 andermaal een jaar van hard labour voor reders en vissers want het bleef een strijd om de commerciële rendabiliteit van het bedrijf te vrijwaren in deze harde tijden van economische laagconjunctuur.

Recordcijfers qua bruto-opbrengst

Alhoewel de aanlandingen van Belgische zeevissers in eigen havens met zowat 2.131 ton of 5,5 % zijn gedaald in 1985, haalde de verkoop ervan uitzonderlijke cijfers. Met een totale brutobesomming van 2.887 miljoen BF was immers een recordopbrengst geboekt, terwijl de meerwaarde t.o.v. 1984 zowat 470 miljoen BF of 20 % beliep.

Dit resultaat is beslist merkwaardig, temeer daar de monetaire erosie vorig jaar slechts 4,2 % bedroeg. Niettemin leggen we de nadruk op het feit dat het wel degelijk om een bruto-opbrengst gaat. Van dit bedrag dienen immers de exploitatiekosten afgetrokken, waaronder de hoge fuelkosten, vooraleer van enige winst te mogen spreken.

Het blijft echter een verheugend feit voor reders en vissers dat de brutobesommingen gevoelig zijn toegenomen. In totaal werd dus in eigen havens voor 2.887.346.537 BF besomd en samen met de verkopen in het buitenland is voor het eerst de kaap der 3 miljard BF overschreden. We specificeren dat het hier gaat om de activiteiten van de Belgische vissersvloot en dat de lossingen van buitenlandse vaartuigen in onze kusthavens in voornoemd bedrag niet zijn opgenomen.

Zeebrugge werd 's lands grootste vismijn

We zeiden zonet dat het globale aanvoercijfer met zowat 2.131 ton of 5,5 % was geslonken t.o.v. 1984. Alhoewel er vrij uiteenlopende tendenzen te onderscheiden viel, kan de terugloop voornaamlijk toegeschreven worden aan de verminderde vangsten van kabeljauw en wijting, terwijl ook het haring- en garnalseizoen een tegenvaller was. Daartegenover haalden veel vissoorten een hogere prijs en een ruime compensatie leverden ons de tongen, waarvan de hoeveelheid met zowat 23 % toenam en de prijs met liefst 46 %. Vooral Zeebrugge - de aanvoerhaven van tong bij uitstek - haalde hierbij ruimschoots baat en groeide dan ook uit tot 's lands grootste vissershaven zowel qua aanlandingen als wat de besommingen ervan betreft. Tot dan toe had Oostende de kroon gespand op het vlak van de aanvoer.

Aanvoerhoeveelheid 1-12/1985	In ton	Evolutie 85/84
Zeebrugge	17.411	+ 3 %
Oostende	17.247	- 7,7 %
Nieuwpoort	1.283	- 15 %
Totaal	35.941	- 5,5 %

Alléén Zeebrugge won bij aanlandingen. Nieuwpoort verloor het meest tengevolge van de scherpe terugloop in het haring- en garnalvangsten. Zo is het dat in de vismijn van de IJzerstad slechts 25 ton garnal werd verkocht in 1985 tegenover 40 ton het jaar voorheen. Wat de haringvangst betreft was de recessie nog scherper afgetekend: slechts 2,8 ton in 1985 tegenover 145 ton in '84. Door een forse prijsstijging van praktisch alle vissoorten werden in de drie vismijnen recordcijfers geboekt qua sommingen. Vooral de edele vissoorten - zoals tong - haalden uitzonderlijke prijzen en dit had uiteraard een gevoelige weerslag op de globaalsom. Aldus kon een meerwaarde van praktisch 20 %, hetzij bijna een half miljard BF, behaald worden ten overstaan van 1984.

Aanvoerwaarde 1-12/1985	In milj BF	Evolutie 85/84
Zeebrugge	1.656	+ 19,5 %
Oostende	1.118	+ 20,0 %
Nieuwpoort	113	+ 16,0 %
Totaal	2.887	+ 19,8 %

Vermits in de drie havens tesamen voor 2,887 miljard BF werd besomd, neemt Zeebrugge daarvan 57% voor zijn rekening, Oostende 39% en Nieuwpoort 4%. Vermelden we nog dat de hoogste jaarbesomming op naam staat van de Z.67-Rubens, een treiler van 1.200 PK, die in globo 48,2 miljoen BF haalde.

Voor 1986 staan de verwachtingen even hoog. De ons door EG toegekende vangstquota zijn inderdaad bevredigende, ruimtelijkheden met buurlanden blijven bestaan en de modernisering van de vloot wordt verder doorgedreven al blijft het unitaire motorvermogen op 1.200 PK beperkt qua nieuwbouw; Ook de infrastructuur aan wal krijgt een moderniseringsbeurt waaronder de vismijnen die alle drie grondige uitbreidings- en aanpassingswerken zullen ondergaan in de loop van het jaar.

Balans van het zeegoederentrafiek in de handelshaven

Vergeleken bij het vorige dienstjaar ging het zeegoederenverkeer in de Oostendse handelshaven met 4,1 % achteruit in 1985. Ro/ro-goederen en chemische produkten waren immers bij afvoer bepaald verlieslatend en dit woog dan ook zwaar door op de globaalcijfers.

Een eerste tabel leert ons dat de eindbalans met circa 83.000 ton onder het recordcijfer van 1982 bleef. Dat jaar was bijzonder expansief geweest voor de Oostendse handelshaven, terwijl het daaropvolgend jaar met rode cijfers afsloot. In 1984 was een afgetekende relance merkbaar, maar het afgelopen jaar was opnieuw verlieslatend. Aldus samengevat:

Jaar	Zeetrafiek	Groei
1982	1.911.910 t.	+ 20,0 %
1983	1.689.915 t.	- 11,6 %
1984	1.908.725 t.	+ 13,0 %
1985	1.829.496 t.	- 4,1 %

Deze vrij afwisselende evolutie is kenschetsend voor kleine zeehavens waarvan de trafieken niet bepaald gediversifieerd zijn en bijgevolg bijzonder onderhevig zijn aan conjunctuurschommelingen. Herinneren wij eraan dat de Oostendse handelshaven hoofdzakelijk ro/ro-goederen, chemische produkten, bouwmaterialen en petroleumprodukten behandelt. Deze goederensoorten vertegenwoordigen immers 95 % van de totale overslag. Wanneer we nu de zeegoederentrafiek van 1985 onderverdelen in aan- en afvoer, stellen we vast dat de terugloop hoofdzakelijk de ladingen treft die zowat 75.000 ton verliezen (- 10,2 %). De lossingen, van hun kant, gaan met slechts 4.000 ton (- 0,4 %) achteruit. In totaal beloopt de achteruitgang circa 79.000 ton, hetzij 4,1 % vergeleken bij 1984:

Oostende 1-12/1985	Absolute hoeveelheid	Evolutie 85/84
Aanvoer	1.157.248 t.	- 0,4 %
Afvoer	672.248 t.	- 10,2 %
Totaal	1.829.496 t.	- 4,1 %

Specifiëren wij dat voornoemde cijfers verwezenlijkt werden in de drie dokken van de handelshaven onder stadsvoogdij. De Kanaaltrafiek van de pool RMT-Sealink UK komt derhalve hier niet ter sprake en wordt het voorwerp van een volgende bijdrage.

Ro/ro-goederen en chemische produkten bijzonder verlieslatend bij afvoer

We zeiden zoëven dat het negatief groeiritmte voor het jaar 1985 te wijten was aan het verminderd afvoerpakket. Inderdaad waren de dalingen van chemische produkten afkomstig van het UCB-bedrijf met 47.000 ton (- 47,6 %) verlieslatend en die van ro/ro-goederen met zowat 40.000 ton (- 6,6 %). Laatstgenoemde ladingen zijn die van de Schiaffino Ferries die sinds 1984 op Ramsgate opereren. Wat de absolute cijfers betreft:

Afvoer 1-12/1985	Absolute hoeveelheid	Evolutie 85/84
Ro/ro-goed.	553.287 t.	- 6,6 %
Chemische pr.	51.293 t.	- 47,6 %
Veevoerders	50.908 t.	X 4 %
Houtsoorten	9.291 t.	X 7 %
Diverse	7.469 t.	—
Totaal	672.248 t.	- 10,2 %

Ook bij aanvoer van en chemische produkten regressief en dan nog met 30.500 ton (- 16,9 %). De conjunctuur in deze bedrijfssector was immers niet bijster gunstig in 1985. De lossingen van petroleumprodukten bestemd voor de zeevisserijvloot en de lokale bedrijven waren ook lichtjes teruglopend (0,1 %). Daarentegen kwam een ruime compensatie van de ro/ro-lossingen en die van bouwmaterialen gebaggerd in de zuidelijke Noordzee. De meerwaarde beliep respectievelijk 22.300 ton (+ 7,1 %) en 19.200 ton (+ 4,1 %). Aldus samengevat:

Aanvoer 1-12/1985	Absolute hoeveelheid	Evolutie 85/84
Bouwmaterialen	488.030 t.	+ 4,1 %
Ro/ro-goed.	327.392 t.	+ 7,1 %
Petroleumpr.	156.450 t.	- 0,1 %
Chemische pr.	153.267 t.	- 16,9 %
Diverse	32.109 t.	—
Totaal	1.157.248 t.	- 0,4 %

Vermelden we nog dat het aanvoercijfer verwezenlijkt werd door 1.373 aanlegbeurten van koopvaardij schepen met een gemiddeld tonnenmaat van 1.266 BRT. Ten opzichte van 1984 waren dat 129 eenheden minder, hetzij 9 %.

Als conclusie leggen we de nadruk op het feit dat de Oostendse handelshaven in 1985 haar globale ro/ro-goederen-pakket heeft weten op te voeren tot liefst 49 % van de totale maritieme trafiek. De droge bulkgoederen verhoogden hun aandeel tot 42 % gezien de laagconjunctuur in de chemische sector. Tenslotte was er een status quo voor de vloeibare produkten zoals hierboven aangetoond. Kortom, geen al te slecht jaar voor de Oostendse handels-haven in een periode van vrij verminderd maritiem verkeer voor de meeste Westeuropese zeehavens.

Oostendse trafieken 1-12/1985	Aandeel van het totaal
Ro/ro-goederen	49 %
Droge bulkgoederen	42 %
Vloeibare prod.	9 %
Totaal	100 %

MET INGANG VAN 1 JANUARI 1986: EUROPEES VISSERIJBELEID OP NIEUWE WEGEN

Op 1 januari 1986 zullen Spanje en Portugal toetreden tot de EEG. Voor het Belgische zeevisserijbeleid zal dit vrijwel geen onmiddellijke gevolgen hebben. Na de vastgestelde overgangperiode zullen evenwel belangrijke maatregelen op EEG-vlak van toepassing worden teneinde de belangen van de huidige lidstaten te vrijwaren.

De visserijproblematiek is immers lang één van de struikelblokken geweest in de onderhandelingen voor de Spaans-Portugese toetreding tot de EEG. Vooral Spanje met zijn machtige visserij-armada vormde een dreiging voor de andere lidstaten. Met zijn circa 17.500 vaartuigen die een globale tonnenmaat van ruim 800.000 BRT vertegenwoordigen, is de Spaanse vloot immers een van de belangrijkste van de wereld.

Structuur van Spaanse en Portugese visserijsector

na sedert 1960 onophoudelijk aan belang te hebben toenomen, is vanaf 1982 een zekere stabilisatie ingetreden en de capaciteit van de Spaanse vissersvloot, al blijft deze de grootste van heel West-Europa. Nagenoeg 75% van de vloot bestaat uit eenheden kleiner dan 25 ton en 13% uit vaartuigen met een tonnemaat begrepen tussen 25 en 100 ton. Deze schepen beoefenen de niet-industriële visserij in de Spaanse kustwateren. De diepzeevisserij vertegenwoordigt 8% van de vloot en wordt bedreven in de wateren van Portugal, Marokko, Mauretanië, alsmede in de EEG-wateren. Tenslotte is er de oceaanvloot uitgerust met diepvriesinstallaties, die de kusten van Noorwegen, Zuid-Afrika en de U.S.A. bewerkt.

Aldus samengevat:

Spaanse vloot	Aantal vaar- tuigen	% v.d. vloot
Kleine visserij (25 ton)	13.144	75
Kustvisserij (25-100 t)	2.390	13

Diepzeevloot (100-250 t)	1.311	8
Oceaanvloot (250 t)	654	4
Totaal	17.499	100

Wat nu de globale structuur betreft van de Spaanse en Portugese vissersvloeten vergeleken bij de thans bestaande EEG-vloot, kunnen we dit best a.d.h. van volgende tabel illustreren:

Aantal	EEG	Spanje	Portugal
Vaartuigen	57.000	17.500	18.000
Tonnenmaat	1.360.000	800.000	320.000
Vissers	154.000	111.000	38.000

Vermelden we nog dat in totaal 700.000 Spanjaarden in de visserijsector werkzaam zijn tegenover 600.000 in de EEG. De visaanvoer voor rechtstreekse consumptie bedraagt in Spanje zowat 1.250.000 ton/jaar - tegenover 3.130.000 ton/jaar in de EEG- hoofdzakelijk afkomstig uit het noordoostelijk en centraaloostelijk deel van de Atlantische Oceaan.

Saneringsmaatregelen dienen getroffen tijdens overgangperiode

Aan de hand van de twee vorige tabellen is het duidelijk dat de toetreding van Spanje en Portugal tot de Europese Gemeenschap betekent dat het aantal EEG-vissers maar liefst verdubbelt, de totale tonnenmaat met bijna 75% vermeerderd en de numerieke belangrijkheid van de vloot met ruim de helft toeneemt. Dit zijn beslist vrij hoge cijfers en daarom ook is een drastische saneringsplan voorzien voor de visserijvloeten van beide nieuwkomers. Na afloop van de overgangperiode van 10 jaar zou dit plan integraal moeten verwezenlijkt worden.

Hierbij is het de bedoeling de capaciteit van de twee zuidere vloten aan te passen aan de vangstquota's die ze van af 1996 zullen toebedeeld krijgen door de EEG-commissie. Nu reeds hebben de Spaanse autoriteiten structuurmaatregelen getroffen om de globale tonnage van hun vissersvloot te laten teruglopen. Ook dient rekening gehouden met het feit dat de uitbreiding van de vloot van de Gemeenschap in verhouding moet blijven tot de globale vangstmogelijkheden in de thans voor de Gemeenschap toegankelijke wateren. Adequate beschermingsmaatregelen en doeltreffende controlemiddelen zullen dan ook moeten getroffen worden op EEG-vlak om de evenwichtsituaties, die aan de basis liggen van het gemeenschappelijk visserijbeleid, verder te kunnen in stand houden.

In deze context heeft de Gemeenschap reeds aangewezen welke visserijactiviteiten de twee nieuwe lidstaten zouden kunnen uitoefenen in de wateren van de Gemeenschap en welke procedures gelden voor het benutten van de vangstmogelijkheden buiten deze wateren. Aldus zal het Spanje en Portugal o.m. niet toegelaten worden nieuwe takken van visserij te ontwikkelen of teloorgegangene activiteiten te hervatten. De activiteiten van de Spaanse vloot in de wateren van de huidige Gemeenschap zullen bijgevolg bepaald worden in functie van de thans lopende activiteiten zoals vastgelegd in de visserijovereenkomst van 1980 tussen de Gemeenschap en Spanje. Tijdens de overgangperiodes zullen deze activiteiten bovendien onderworpen worden aan een vergunningsstelsel.

Qua structuurmaatregelen is het duidelijk dat drastisch besnoeid moet worden op het vlak van de capaciteit van de Spaanse en Portugese vloten welke in de communautaire wateren opereren. We zagen zoëven dat de twee nieuwe lidstaten ontelbare veel kleine scheepjes hebben die op de kustvisserij zijn afgestemd. In een eerste fase zal deze vloot op numeriek vlak moeten *gehalveerd* worden

zodat hierdoor ook haar globale tonnage gevoelig vermindert wordt. Verder komen ook structuurmaatregelen voor de Spaanse diepzeevloot die - zoals hierboven gezegd - in de EEG-wateren opereert en ruim 1.300 eenheden groot is voor een globale tonnage van circa 215.000 ton.

Nadelige gevolgen van de toetreding op langere termijn

Wat nu de gevolgen van de Spaans-Portugese toetreding betreft voor België in het bijzonder, zijn die voor de onmiddellijke toekomst niet zo ingrijpend. Sinds WO II zijn de Belgische vissers immers niet meer bedrijvig in de Spaanse en Portugese wateren en dit is omgekeerd ook het geval. na afloop van de overgangperiode vreest België evenwel, net als de huidige tien lidstaten, vrij nadelige gevolgen voor het rendement van zijn vissersvloot.

Vooreerst zullen Spanje en Portugal hun quota opeisen in de totaal toelaatbare vangsten (TAC's) voor de onderscheidene vissoorten en dit zal uiteraard in mindering zijn van het aandeel van de huidige partners, die nu reeds te kampen hebben met onvoldoende vangstmogelijkheden. Vervolgens zal de geplande afbouw van de twee zuiderse vloten deels met gemeenschapsgelden geschieden, wat de financiële mogelijkheden van de huidige lidstaten zal verminderen. Een derde nadelig gevolg zal zijn dat de verruimde EEG in grotere mate van de derde landen zal afhangen gezien de Spanjaarden met hun grote oceaantvloot ver buiten de EEG-200-mijlszone vissen.

Dat het visserijbeleid in België en in de overige lidstaten zal bemoeilijkt worden door de aansluiting van beide nieuwkomers is een feit. Daarom ook past het dat nu reeds de adequate maatregelen getroffen worden om de leefbaarheid van de Belgische vissersvloot te vrijwaren eens de nadelige gevolgen van deze toetreding zich zullen laten gevoelen.



Avez-vous déjà la « Cravate force navale » ?

Pour seulement 350,- fr. + 30,- fr. frais d'expédition

Hebt U reeds een « Zeemachtdas » ?

Voor slechts 350,- fr. + 30 fr. verzendingskosten

Enkel door overschrijving / storting voor rekening nummer 473-6090311-30 van Neptunus
Le paiement sê fait **uniquement** par virement au compte 473-6090311-30 de Neptunus

De kapitein ter-lange-omvaart, de officier-werktuigkundige en officier-radiotelegrafist

door Henri ROGIE

Loopbanen in de koopvaardij

In een vorige bijdrage vershenen in NEPTUNUS hebben we de nieuwe loopbaan van dekokofficier in de handelsvloot toegelicht. Volgens de zopas gewijzigde reglementering terzake kan na 7 jaar studies en navigatieperiodes de titel bekomen worden van *licentiaat in de nautische wetenschappen*.

Hoe de opleiding van de toekomstige dekokofficier geprogrammeerd was hebben we aan de hand van een gedetailleerd schema voorgesteld. Bij het ter perse gaan van dit artikel moest de senaat nog zijn goedkeuring geven aan dit ontwerp. Verwacht wordt dat dit een loutere formaliteit wordt.

Als gevolg van de gewijzigde opleiding van de dekokofficier dient het zeevaartonderwijs dan ook aangepast aan de nieuwe structuur. Daar waar in het algemeen secundair onderwijs de studies vereenvoudigd werden ingevolge de invoering van het V.S.O., zal het hogere zeevaartonderwijs gevoelig uitgebreid en gediversifieerd worden. Het staat immers op universitair niveau en bovendien is het zeevervoer zodanig geëvolueerd in de laatste jaren dat de gezagvoerder thans iemand moet zijn met hoge professionele, psychologische en commerciële capaciteiten. Ook is de toekomstige kapitein van een koopvaardijship de

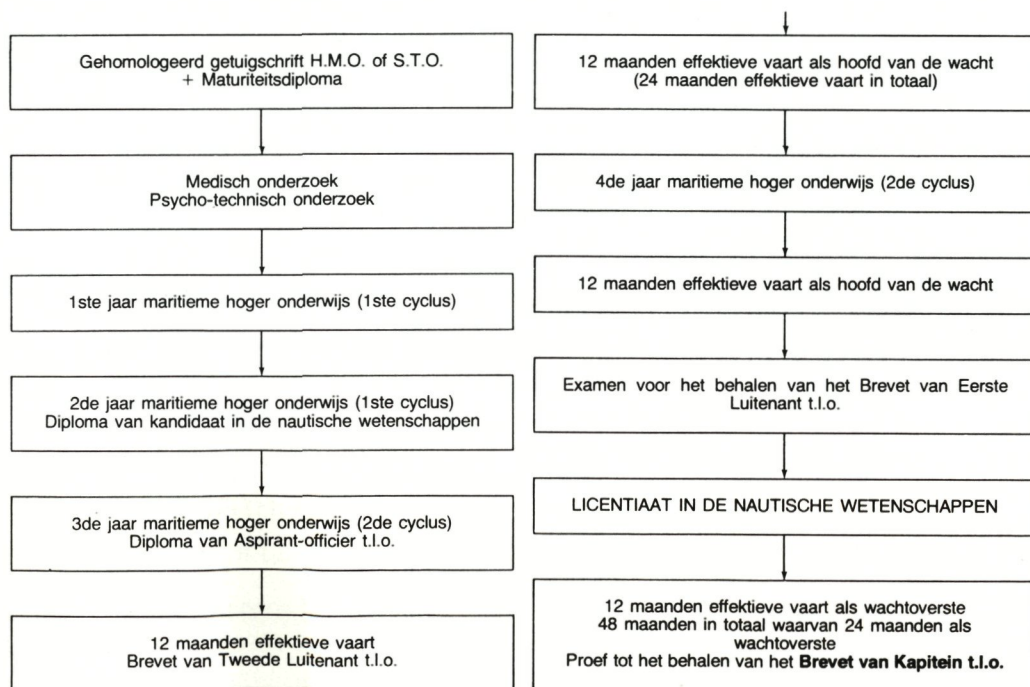
coördinator van de verschillende departementen aan boord en dit vereist beslist een aangepaste technische en nautische kennis.

Rekening houdend met deze evolutie op gebied van techniek, transporteconomie en gezagvoering hebben de Belgische Redersvereniging, het Koninklijk Zeemanscollege, de sociale partners en de overheden belast met de inrichting van het vernieuwd zeevaartonderwijs een nieuw programma ontworpen. Dit programma zal dan door de bevoegde ministeriële departementen eventueel gewijzigd en definitief bekrachtigd worden.

Eens dit alles is verwezenlijkt zal een intensieve informatiecampagne moeten gevoerd worden bij de leerlingen van ons secundair onderwijs. De recrutering van toekomstige kapiteins ter-lange-omvaart dient immers in (eigen middens) te geschieden en ook moet thans gewezen worden op mogelijke recyclage van de gezagvoerder in walfuncties en zelfs in andere sectoren van het bedrijfsleven. Het vernieuwd zeevaartonderwijs is immers ook in die richting aangepast.

We brengen hier andermaal het schema van de loopbaan van de toekomstige kapitein ter-lange-omvaart zoals die onlangs werd gewijzigd:

Schema van de loopbaan van de Kapitein ter lange omvaart



II. De loopbaan van officier-werktuigkundige

De studies m.b.t. de loopbaan van officier-werktuigkundige bij de koopvaardijvloot zijn in globo echter ongewijzigd gebleven. Herinneren wij eraan dat in de loop van de laatste jaren reeds de programma's aangepast werden aan de evoluerende technieken terzake.

De officier-werktuigkundige en vooral de hoofdwerktuigkundige moeten op de hoogte zijn van de gesofistikeerde techniek waarop een modern schip berust. Toezicht en onderhoud vereisen een uiterst nauwkeurige planning.

In feite bestaan er twee loopbanen in de afdeling Machine.

De eerste (loopbaan A) is normaal voorbehouden aan kandidaten die de kursussen hebben gevolgd van het technisch onderwijs, afdeling mechanika, elektromechanika of elektriciteit, die in het bezit zijn van het getuigschrift van hoger secundair onderwijs en van het kwalifikatiegetuigschrift van het zesde leerjaar van het secundair onderwijs, ofwel van het diploma van een hogere technische leergang van de eerste graad. Ze leidt, via het bekomen van de brevetten van officier-werktuigkundige 2de klasse en 1ste klasse, tot de funktie van chef van de machinekamer aan boord van alle koopvaardij schepen.

De tweede loopbaan (loopbaan B) is normaal voorbehouden voor de kandidaten die de kursussen hebben gevolgd van het technisch onderwijs, afdeling mechanika, elektromechanika of elektriciteit, die in bezit zijn van het kwalifikatiegetuigschrift van het 4de leerjaar van het secundair onderwijs.

De loopbaan B is ook toegankelijk voor de kandidaten die in bezit zijn van het diploma van een lagere secundaire technische leergang, maar deze kandidaten kunnen later slechts een getuigschrift van officier-werktuigkundige be-

komen behalve wanneer ze, in de loop van hun opleiding slagen in een regularisatie-examen, in welk geval ze het diploma van officier-werktuigkundige 3de klasse behalen.

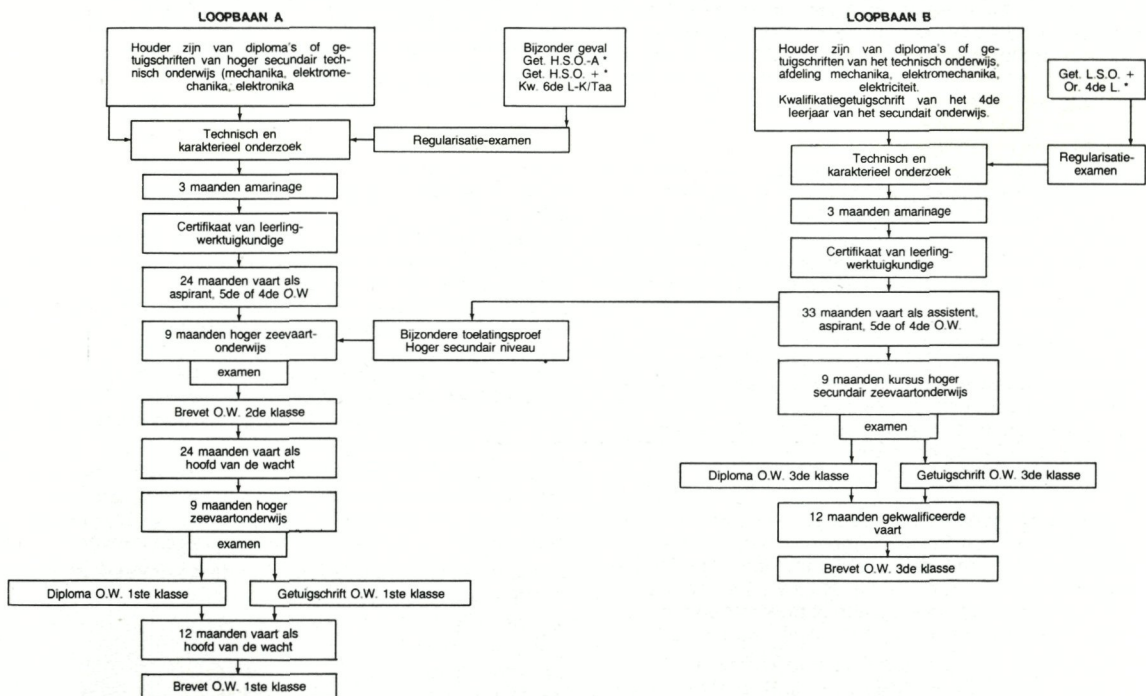
De kandidaten die houder zijn van het getuigschrift van lager secundair onderwijs + het oriënteringsattest van het 4de leerjaar (zowel van de doorstromings- als van de finaliteitsafdeling - technisch onderwijs) kunnen de loopbaan B ook ondernemen mits vooraf te slagen in een regularisatie-examen.

De loopbaan B leidt, via het bekomen van het brevet van officier-werktuigkundige 3de klasse, tot de funktie van chef van de machinekamer aan boord van schepen met een voortstuwingskracht van maximum 2500 PK, na het verwerven van minstens 24 maanden vaart als hoofd van de wacht.

De kandidaten die door de Hogere Zeevaartschool worden aanvaard — zowel voor loopbaan A als voor loopbaan B — ontvangen vooreerst een praktische opleiding van ongeveer drie maanden aan boord van koopvaardij schepen. Deze opleiding «amarinage» genoemd, gebeurt onder de leiding van bevoegde instructeurs en moet de toekomstige officier-werktuigkundigen vertrouwd maken met de machinekamer en met het leven aan boord van een zeeschip. Ze laat de kandidaten toe tijdig vast te stellen of zij de loopbaan gekozen hebben waarvoor zij geschikt zijn, omdat ze hun een volledig en objectief inzicht verschaft over het leven en het werk aan boord van de schepen.

Aldus kunnen wij de twee loopbanen van officier-werktuigkundige bij de koopvaardijvloot als volgt schematiseren:

Schema van de opleiding en van de loopbaan van de officier-werktuigkundigen



: O.W. = Officier-werktuigkundige.

* a) Getuigschrift van hoger secundair onderwijs, van het algemeen onderwijs.

b) Getuigschrift van hoger secundair onderwijs + kwalifikatiegetuigschrift van het 6e leerjaar van het kunstonderwijs of van het technisch onderwijs van een andere afdeling dan mechanika, elektromechanika of elektriciteit.

HSO-A

HSO + Kw 6de L K of Tau

*: Getuigschrift van het lager secundair onderwijs + het oriënteringsattest van het 4de leerjaar (zowel van de doorstromings- als van de finaliteitsafdeling).

LSO + OR 4de L

III. De loopbaan van officier-radiotelegrafist

Terwijl de opleiding van de toekomstige officieren van deken machineafdelingen verzekerd wordt door de Hogere Zeevaartschool van Antwerpen (met een eerste jaar te Oostende), zijn de studies van officier-radiotelegrafist te volgen aan de Hogere Radionavigatieschool (H.R.N.S.) van Brussel, Jacob Jordaenstraat, 26 te 1060-BXL.

Structuur en programma's van deze opleiding zijn thans aan herziening toe gelet op de snel evoluerende technieken inzake informatica en telecomunicaties.

Ook hier zullen de studies meer gediversifieerd worden gezien de tendens bestaat de exclusieve rol van officier-

radiotelegrafist aan boord af te schaffen. Deze functie zou in het vervolg gekoppeld worden bij deze van andere officieren. Een aantal koopvaardischepen varen nu reeds met vrijstelling op dat gebied. Bedoeling is in de eerste plaats personeel uit te sparen temeer de automatische hoe langer hoe meer een overwegende rol gaat spelen aan boord van de grote eenheden.

Stippen we nog aan dat de studies aan de Hogere Zeevaartschool van Antwerpen en die aan de Hogere Radionavigatieschool zowel voor jongens als voor meisjes toegankelijk zijn. Bijkomende inlichtingen i.v.m. deze studies kunnen bij voornoemde inrichtingen ingewonnen worden.



Belgische Marine-Academie 50 jaar jong

In aanwezigheid van Z.K.H. Prins ALBERT en talrijke prominenten werd eind december 1985 het vijftigjarig bestaan gevierd van de Belgische Koninklijke Marine-Academie. Beslist een belangrijk gebeuren voor het maritieme België werd opgeluisterd door een belangrijk colloquium gehouden Staelstraat, 6, te Antwerpen.

De Koninklijke Marine-Academie werd opgericht in Antwerpen op 6 juli 1935. Dit was het gevolg van het streven van een geestdriftige groep maritiem-gemotiveerde personen die, geïnspireerd door de Franse «Académie de Marine» te Parijs, ook in ons land een geleerd genootschap voor maritieme wetenschappen noodzakelijk achtten.

De akte werd geregistreerd te Antwerpen op 27 juli 1935 en de statuten verschenen in het Belgisch Staatsblad van 10 augustus 1935. Hieruit blijkt dat de Koninklijke Marine Academie een v.z.w. is, met zetel te Antwerpen, en dat de officiële benaming toen «Academie van Marine» luidde. In de bijlage van het Belgisch Staatsblad van 15 juni 1957 verschenen de nieuwe statuten en hier is sprake van «Marine-Academie».

In art. 4 wordt zeer duidelijk het doel omschreven: «De Academie heeft als voorwerp de wetenschappelijke studie nopens alle scheepvaartangelegenheden te ondernemen en te begunstigen. Zij beoogt het verwekken van een gedachtenstroom op maritiem-wetenschappelijk gebied door middel van haar werking, besprekingen, publikaties (o.m. Mededelingen), het uitschrijven van prijsvragen, het toekennen van vergoedingen en door welkdanige geëigende middelen, o.m. door openbare voordrachten, enz. Zij beijvert zich om navorsingen, initiatieven en proefnemingen aan te moedigen welke interesse zouden bieden voor de scheepvaart in het algemeen en om de toepassing van theoretische studiën in praktische verwezenlijkingen te bevorderen.»

Een van de grote promotoren van de koninklijke Marine Academie was H. De Vos (1887-1973). Hij bleef overigens Voorzitter tot 1972 en bepaalde voor een groot deel het profiel van de Koninklijke Marine-Academie.

Er bestonden aanvankelijk drie afdelingen:

- scheepsarcheologie, scheepvaartgeschiedenis en zee-recht,
- oceanografie,
- zeevaart en zeevaarttechniek.

Intussen zijn dat er vijf geworden en werden de afdelingen «Zee- en Binnenvaartrecht en Economie» en «Iconografie» aan de historische drie toegevoegd. Vooral de afdeling «Scheepvaartgeschiedenis en Scheepvaartarcheologie» heeft een mooie weg afgelegd.

De gunstige faam die de Koninklijke Marine-Academie in ons land (en ook daarbuiten) geniet is in hoofdzaak te danken aan haar publikaties, de zogenaamde «Medelingen». 26 boekdelen en ruim 200 artikels die nauw verband houden met de Belgische maritieme bedrijvigheid verschenen op de markt. Het eerste boek «Mededelingen» verscheen in 1938.

Het meer dan 100 musea, bibliotheken, en universiteiten in Europa en andere continenten onderhoudt de Koninklijke Marine-Academie een ruildienst.

De Koninklijke Marine-Academie heeft nog andere publikaties op het palmares zoals bv. «Het Zeeboek, handschrift van de stedelijke boekerij te Antwerpen» (1936). «Analyse van de arbeidsongevallen in de Belgische Koopvaardij» (1973) en «De Zeeassurantie te Antwerpen en te Brugge in de zestiende eeuw» (1975): publikaties die stuk voor stuk een groot succes kenden.

De Koninklijke Marine-Academie ijvert nu meer dan ooit om in ons land een maritieme gedachtenstrooming tot stand te brengen. Zij hanteert de middelen die haar als geleerd genootschap in de statuten waren voorgeschreven.

De huidige Raad van Bestuur van de Koninklijke Marine Academie ziet er als volgt uit:

Ere-lid: Z.K.H. Albert, Prins van Luik

Voorzitter: Prof. Dr. W. Debrock

Ondervoorzitter: Prof. Ir. A. Lederer

Secretaris-generaal: Lic. J. Vynckier

Secretaris-penningmeester: A. De Vos

De zetel is gevestigd: Steenplein 1, 2000 Antwerpen, waar alle nuttige inlichtingen kunnen bekomen worden.

«Dichterlijke Genie» uit de boatsman's STORE...

Door Saint Bernard du Spuikom

Voor de meeste mensen «staat het als een paal boven water» dat ons land geen maritieme traditie heeft, en dat veel Belgen weinig «seaminded» zijn.

Toch is dit enigszins verrassend, gezien onze geschiedenis talrijke ontdekkingsreizigers telt en buitengewone zee-lui.

Sinds eeuwen zijn ze aanwezig geweest in de verste uithoeken van de wereld. Denk maar b.v. aan Isaac Lemaire die de Kaap Hoorn ontdekte in Januari 1616; aan de Antwerpenaar Pieter Van den Broecke (°1585), wiens boek «journaelsche aentyckenning van 't gene my op myne reysen...» gepubliceerd in 1630 als volgt begint:

«Dit is die Van den Broecke die Paerssen deed verwonderen»

«Doen eerst den Batavier op 't Rood Meyr quam donderen;»

«Die by den Arabier en Indus was te land,»

«Die eerst voor 't Hollants volck den Handel heeft geplant!».

Aan François Pyrau (1570-1652), eerste reder van de «Compagnie française des Indes»; aan de Vlaamse

kapitein-kaapvaarders Michel Van Antwerpen, Willem Gheerbertzone, Karel Dauwere enz.; aan Pacquier de Moor, geboren in Lissewege in 1629, en opvolgers; aan de Antwerpse familië Tavernier (17de eeuw) die de «Blauwe Diamant» van Indië terugbracht; aan J. de Winter, L. Fix, Pierre de Ry (geb. in Nieuwpoort, einde 17de e.); aan Joseph van Haverbeke (°1812) en aan Adrien de Gerlache de Gomery (1866-1934) met zijn BELGICA in de Zuid Pool in 1898. Enz., enz...

Gezien deze rijke historische achtergrond, klinkt het zeker vreemd dat er zo weinig over hen gesproken wordt, en vooral, dat is spijtig voor ons, dat onze «marine-patrimonium» ergens in de duisternis gehouden wordt.

Eén der redenen hiervan blijkt in de aard van ons volk te liggen.

Als onze landgenoten dan wel rondborstig zijn, getuigen ze ook van een gezond verstand. Zeker zijn ze niet oppervlakkig, maar staan met beide voeten op de grond; ook zijn ze bewust van de werkelijkheden, maar blijven - te zeer - bescheiden over hun prestaties, zelfs de merkwaardigste.



Het valt niet te ontkennen, dat sinds eeuwen, de zee een belangrijke rol in onze ontwikkeling gespeeld heeft; met als gevolg dat een gans volk er uiteindelijk in symbiose mee ging leven. De invloed van zo'n leefmilieu was dus enorm groot in veel gebieden en natuurlijk ook in de volkstaal.

Onder de talrijke spreuken van de Nederlandse taal, bestaan er minstens een 50tal die uit de «zeetaal» komen, waardoor een zeemansvolk een trouwe levensloop van zijn eigen identiteit levert.

Wij menen inderdaad, dat spreekwoorden weerspiegelingen zijn van een gemeenschap en van haar levensfilosofie. Door hen, openbaart deze gemeenschap zich, verklaart zij wat ze weet of niet weet, wat ze gelooft, waaraan ze twijfelt, wat ze aanvaardt of weigert.

En omdat die slagzinnen meestal door weinig geschoolde mensen uitgevonden werden en door hen verwoord in eenvoudige beelden uit het dagelijks leven, zijn ze doeltreffend en voor iedereen vatbaar.

Een volk mag dus trots zijn op deze vorm van «literatuur»; zij is het «collectief geheugen» van een maatschappij als ook een bondig «moreel auto-portret».

Wie kent nog de oorsprong van dat «poëtisch genie» ontworpen door de eeuwen, en de preciese bedoeling van dogma's zoals:

- Aan lager wal geraken.
- Achter het net vissen.
- Als het getij verloopt verzet men de bakens.
- Bakzeil halen.
- Bij de vleet.
- De beste stuurliu staan aan wal.
- De breeveertien opgaan.
- De teer kost meer dan het schip.
- De vlag dekt de lading.
- Een Blankenbergse rekening maken.
- Een spiering uitwerpen om een kabeljauw te vangen.
- Een vrouwenhaar trekt meer dan een marszeil.
- Er bekaaid afkomen.
- Er is een kink in de kabel.
- Er is een kaper op de kust.
- Hard van stapel lopen.

- Haring of kuit krijgen.
- Het gaat hem voor de wind.
- Het kan beter van een schip dan van een schuit.
- Het loopt de spuitgaten uit.
- Het over een andere boeg gooien.
- Het zeil strijken.
- Hij voert mars boven mars.
- Iemand aftakelen.
- Iemand de loef afsteken.
- Iemand dwars voor de boeg komen.
- Iemand van stuurboord naar bakboord zenden.
- In het schip van Sint Anuit zitten.
- In troebel water vissen.
- Klein schip, klein zeil.
- Met anderen in een schip reden.
- Met hem is geen land te bezeilen.
- Met iemand scheep gaan.
- Mosselen roepen voor men aan wal is.
- Naar de haaien gaan.
- Onbewimpeld zijn mening zeggen.
- Onder iemand's vlag varen.
- Onder zeil gaan.
- Onder zijn beste tuig liggen.
- Op een platte kaart varen.
- Op een vals bestek varen.
- Polshoogte nemen.
- Roeien met de riemen die men heeft.
- Schoon schip maken.
- Spijkers bij laag water zoeken.
- Stoom afblazen.
- Tussen kaai en schip vallen.
- Uit de lijken gewaaid zijn.
- Van brakwater moet je geen koffie koken.
- Van duinkerke ten haring varen.
- Van een mast een schoenpen maken.
- Zo glad als een aal.
- ...

Niemand zal echter de waarachtigheid van de bovenvernoemde beweringen betwisten; want met hen zullen wij nog lange jaren» een oog in 't zeil kunnen houden»...



CNB

DE KRUISER POTEMKIN

Door Eerste Meester Chef A. JACOBS

De tijd en de propaganda zijn er de oorzaak van dat de waarheid betreffende de kruiser Potemkin wel altijd een verhaal zal blijven dat men best met een flinke korrel zout neemt. Niettegenstaande de gebeurtenissen slechts 80 jaar geleden plaats vonden hebben ze al een legendarische status verkregen. 't is natuurlijk niet van aard om een betrouwbaar relaas van de feiten te waarborgen. De versie van de officieren is uiteraard anders dan deze van de matrozen. Maar laten wij niet op de gebeurtenissen vooruitlopen.

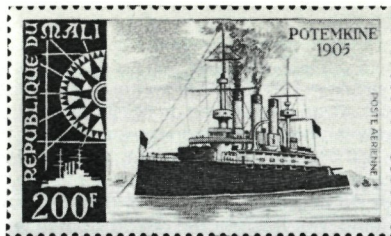
Tot de morgen van 27 juni 1905 had de kapitein van de Potemkin geen enkele reden om te veronderstellen dat hij een moeilijke tijd tegemoet ging. Vergeleken met de andere schepen leek zijn schip vrij van revolutionaire elementen. Hij kon tevreden zijn. Zijn schip kwam juist uit refit.



Yv. 63

Er waren geruchten over een algemene muiterij die in de Zwarte Zee-vloot dreigde het hoofd op te steken. De potemkin leek een bolwerk van loyaliteit. Toen op 26 juni proviand aan boord werd gebracht, werd het vlees opgehangen aan dek, maar het was pas de volgende morgen dat een van de matrozen ontdekte dat er witte maden in het vlees zaten. Terecht waren de matrozen ongerust want het vlees was voor hun bestemd. De dokter werd erbij gehaald en hij keurde het vlees goed. Het was voldoende volgens hem, voldoende om het met wat azijn af te wassen. Dan kon het gerust gebruikt worden. Men had niet door dat er ook op de kruiser Potemkin reeds een revolutionaire kern aan boord was, die niets liever deed dan elke gelegenheid aangrijpen om ongerelgheeden uit te lokken. De dokter bracht verslag uit bij kapitein Golikov en deze besteedde er verder geen aandacht meer aan. De eerste die onraad rook was de onpopulaire tweede in bevel Commandant Giliarovski die de insubordinaire houding van de bemanning aanvoelde. Hij deed een schildwacht postvatten bij het vlees, gewapend met potlood en papier om de namen te noteren van de mannen die eventueel het vlees zouden naderen. Tegen de middag deed hij een inspectie in de matrozenmesses en kwam tot de vaststelling dat er een gevaarlijke misnoegdheid heerste die de matrozen behalve door geroep en geschreeuw uitten door met hun eet-

gerei op de tafels te kloppen. Zij weigerden het vlees te eten, en eisten dat het overboord zou worden gezet samen met de karkassen die zich nog op het dek bevonden. Giliarovski was zich bewust van de ernst van de situatie en vond het nodig de kapitein op de hoogte te brengen. De kapitein liet de dokter bevestigen dat er met het vlees niets aan de hand was en liet alle hens aan dek roepen. Het was 13 uur toen kapitein Eugene Golikov voor de laatste maal als kapitein van het schip zijn kabine verliet. De 670 man stonden verzameld op het achterdek en de kapitein nam plaats op de capstan. Hij herhaalde dat de scheepsdokter het vlees voor consumptie had vrijgegeven en dat het dus eetbaar was. Hij nodigde al degene uit die nu de Borsch wilden eten twee passen voorwaarts te doen. Niemand bewoog. Er waren enkele onderofficieren die de twee passen voorwaarts deden samen met enkele oudere matrozen, maar de rest volgde niet. De stilte die er heerste leek gevaarlijker dan het lawaai eerder in de mess. De commandant besloot de zaak voor te leggen aan de hoofdbevelhebber, liet vlees in een fles opbergen voor verdere analyse, en liet de mannen inrukken. De tweede Commandant vond de houding van de kapitein alles behalve.



Yv. 3890

De bemanning had hier een overwinning behaald en dit kon onmogelijk de discipline op het schip ten goede komen. Hij vreesde voor erger en vond dat hier onmiddellijk iets moest aan gedaan worden. Hij liet de mannen terug oplijnen. De discipline in de keizerlijke marine was niet strenger of minder streng dan in andere marines. De onderofficieren en de «anciens» hielden de adem in want zij verwachtten nu serieuze moeilijkheden. Gezien zijn rang kon de tweede in bevel hoogstens vijftien zweepslagen of een maand gevangenis opleggen aan het lager kader zonder zijn boekje te buiten te gaan. Hij liet een vuurpeleton aanrukken en een groot zeil halen. Alleen de ouderen wisten dat naar een oud maritiem gebruik een net over de manschappen werd gegooid zodat zij niet konden weglopen en vervolgens konden worden neergeschoten. Giliarovski blufde, dat was duidelijk. De betekenis van het net

en het vuurpeleton bereikte de bemanning en ging van mond tot mond. De tweede in bevel was er zeker van dat zijn bluf zou lukken en hij wist drommels goed dat hij zijn boekje te buiten ging. De kwartiermeester Matushenko was de man die de revolutionaire ideeën op de Potemkin verspreidde en hij had samen met Mikishkin, een naam die wij later nog zullen tegenkomen, velen voor de revolutionaire zaak kunnen winnen. Hij wist dat diegenen die hij had kunnen overtuigen hem blindelings zouden volgen, en dat waren er heel wat. De rest van de bemanning die nog niet overtuigd was, zou wel volgen. Een kans zoals deze zou zich niet zo gauw meer voordoen en zij mochten deze explosieve toestand niet laten voorbijgaan. Met het vuurpeleton standby deed de tweede nog een ultieme poging: «alwie bereid is z'n borsch op te eten twee stappen voorwaarts!». Weer waren het enkele ouderen die voorwaarts stapten, de rest stond pal. In totaal kreeg hij vijftig van de 670 man naar voor. Zijn geduld was vlugger op dan de moed van de bemanning. Dit was duidelijk muiterij. Twaalf man werden uit de rangen gehaald door de bootsman en twee leden van het vuurpeleton. Het net werd over hen gegooid. Hij schreeuwde; «wie z'n borsch wil eten kan gaan, de andere kunnen zien wat er gebeurt met muiters, en kunnen zien dat er nog discipline is in de marine!



Yv. 2986

» Matushenko werkte zich van achter uit de rijen naar voor en kwam uit de rangen. Hij richtte zich tot de leden van het vuurpeleton en riep «schiet niet op Uw kameraden». Hij draaide zich om en riep Ga wapens en munitie halen kameraden wij nemen het bevel over het schip. Met deze woorden was de muiterij een feit en niets of niemand kon de Potemkin of haar officieren nog redden. Alles geraakte in een stroomversnelling. De kommandant Giliarowski was zich plotseling bewust van de ernst van de situatie en hij beval zelf aan het vuurpeleton om onmiddellijk het vuur te openen. Zij weigerden hun geweren te schouderen. De kapitein nam een geweef van een in de nabijheid staande matroos en de eerste kogel vloog over het hoofd van de bemanning. Het was evident dat de kiemen van de revolutie reeds aanwezig waren op de schepen van de Zwarte zeevloot anders had muiterij zoals deze van de Potemkin zich niet zo plots en algemeen kunnen manifesteren. Het schot werd afgevuurd door matroos Vakulinchuk die als eerste terug aan dek kwam met munitie. Giliarovski schoot hem neer. Matushenko kwam met een groep matrozen juist aan dek en zag de gewonde marinier liggen. Giliarovski draaide zich om en wou op Matushenko schieten maar was te traag. Hij werd de eerste dode officier van de Potemkin. Enkele seconden later werd ook kadet Liventsov neergeschoten. Luitenant Neoupokoev die direct na de eerste schoten uit de wardroom kwam gelopen werd de derde dode. Het werd tijd de muiterij te organiseren en het schip formeel over te nemen. Ondertussen hadden de meesten zich bewapend en wachtten op orders van Matushenko. Er werd jacht gemaakt op de andere officieren en zij werden zonder meer neergeknald. Sommigen konden zich redden door over boord te springen maar een aantal hiervan

werd toch onder vuur genomen en verdrinken. De dokter gewond door bajonetsteken en schotwonden werd aan dek gesleurd en men trachtte hem van het verdorven vlees te laten eten. Hij werd over boord gezet en verdrinkte. Toen kwam het nieuws dat een aantal officieren zich in de mijnopslagplaats bevonden en bezig waren de mijnen te wapenen om het schip op te blazen. Het ging hier slechts om een officier die van de kapitein het bevel had gekregen het schip op te blazen in plaats van het aan de muiters over te geven. Men ging op zoek naar de kapitein en toen men hem gevonden had werd ook hij doodgeschoten. Het schip dat het eerst hoorde van de opstand op de Potemkin, was de torpedoboot N267. Een half uur was er verstreken tussen het eerste schot en de dood van de kapitein. Luitenant Klodt die de gebeurtenissen volgde met zijn verrekijker zag de officieren over boord gaan en bleef ten anker. Het enig zinnige dat hij kon doen in de gegeven omstandigheden. Een meer besluitvaardige officier had misschien de kanonnen kunnen richten op de Potemkin en hem kunnen kelderen. Toen de laatste overlevende aan boord was gehaald lichtte hij het anker en voer snel weg.



Yv. 2983

Het zou zeker nog 8 u duren eer zij Sevastopol konden bereiken. Zij beschikten niet over radioapparatuur zodat zij de admiraliteit niet konden inlichten over de gebeurtenissen.

Matushenko was nu meteen in bevel over de kruiser. Van kwartiermeester tot kommandant in minder dan een uur. Een zware verantwoordelijkheid! Het eerste bevel dat hij gaf was dat er moest geschoten worden op de vluchtende torpedoboot, dit gebeurde maar zonder haar te raken. Na enkele schoten werd de torpedoboot geraakt en Luitenant Baron Klodt vond het geraadzaam om toch maar bij te draaien. Zo kwam de torpedoboot terug naast de Potemkin te liggen. Matushenko beval luitenant Klodt aan boord te komen en deelde hem mee dat de torpedoboot en de kruiser nu tot het volk behoorden. Hij beval dat de officieren van hun kentekens moesten ontdaan worden en opgesloten, hij stuurde een twaalfal betrouwbare en vastberaden mannen naar de torpedoboot en deelde de bemanning mee dat de bevelen voortaan van de kruiser kwamen. De N267 is nu een eenheid van de vrije Russische Marine. Rond drie uur in de namiddag was de muiterij echter beëindigd. Het was slechts een kwestie van tijd vooraleer de vloot in Sevastopol bericht kreeg van de opstand en dan zou men zeker pogen de kruiser te veroveren of te vernietigen. Het weze ook gezegd dat niet iedereen van de 670 man de revolutie gunstig gezind waren. Er waren er die tegen hun wil bij de zaak betrokken waren en dit bleven voor de revolutionairen onbetrouwbare elementen. Vooreerst was er de kwestie van proviand. Zoals de stand van zaken was konden zij alleen terecht in Russische havens. Van zodra zij daar hun neus zouden laten zien was het met hen gedaan. In gevolge het verdrag van Berlijn in 1878 mochten alleen Turkse schepen door de Bosporus uit de Zwarte Zee. Maar eerst zag Matushenko

zich voor andere problemen gesteld. Hij promoveerde Mikishin tot tweede in bevel en gaf hem als eerste taak al het bloed van de dekken te laten verwijderen. Men had geen flauw benul van wat de toekomst brengen zou. Odessa was een van de rustigste steden van Rusland. Het leven ging er zijn gewone gang. Niets liet vermoeden dat daar de komende maanden verandering in zou komen. Evenmin als op de Potemkin waren er daar directe aanwijzingen dat er een groot tumult zou losbarsten.



Yv. 2984

Reeds meer dan vijftig jaar waren ondergrondse elementen aan het werk met hun ondermijnende activiteiten. Tsaar Nicolas II had te kampen met subversieve elementen en in 1905 baarde de toestand in heel Rusland hem zorgen. De smadelijke nederlagen die de Russen leden in het verre Oosten waren niet van die aard om de toestand te verbeteren. Odessa was tot hertoe gespaard gebleven van hevige rellen, en niets liet vermoeden dat dit spoedig zou veranderen. Op 21 april begonnen algemenestakingen. In een minimum van tijd was Odessa een ontredderde stad. De stad leek een kruidvat en wachtte tot iemand het lont zou aansteken. Dit gebeurde door het neerschieten van een kozakkenofficier die probeerde orde op zaken te stellen. Dit alles gebeurde 24 hr voor de opstand op de Potemkin. Duizenden burgers van Odessa vonden de dood en de stad werd grotendeels verwoest. De opstandelingen hadden echter geen wapens en de opstand ebde weg zoals hij ontstaan was: plotseling. De werklieden hingen doeleloos rond en bemerkten dat een groot oorlogsschip en een torpedoboot de haven binnenvoer. Het was niet meteen duidelijk dat aan de mast van het belangrijkste schip van de Russische keizerlijke marine een rode vlag wapperde. Zeven officieren van de Potemkin waren gedood, en elf waren gewond. De assistent van dokter Smirnov, Golenko, koos waar voor zijn geld en was bereid de gewonden te verzorgen. Luitenant Alexeev had altijd al linkse sympathieën gehad en was aan het bloedbad ontsnapt. Hij sloot zich aan bij de muiters en kreeg gezag. Midshipsman Kalujny, een besluiteloze jongeman nam het zekere voor het onzekere en sloot zich ook bij de revolutionairen aan. Hij werd tweede in bevel over de machinekamer. Luitenant Kovalenko was een officier die zijn revolutionaire sympathieën nooit onder stoelen of banken had gestoken en werd dus een bruikbare kracht. Hij kreeg meteen het bevel over de machinekamer.

De andere officieren werden opgesloten in een hut en men trachtte voor zover dit mogelijk was weer de normale routine op het schip toe te passen. Matushenko wees er de mannen op dat enkel een spontane discipline kans van slaan had. Heel Rusland zat erop te wachten om in opstand te komen en het was op dit schip dat de revolutie begon. Er werd een comité opgericht die de bevelen zou geven. Het bestond uit dertig man. Aan het hoofd stond Matushenko. Mikishin en Dymtchenko werden zijn naaste medewerkers, Vakulinchuk, de man die het allereerste

schot had gelost, was stervende en kon derhalve geen belangrijke functie meer op hem nemen. Hij werd aldus de belangrijkste martelaar van de revolutie van 1905.

Er werd beslist dat Luitenant Alexeev het bevel van het schip op zich zou nemen onder toezicht van het Comité. De huidige rangen van de onderofficieren werden behouden. Men was er zich van bewust dat om met enig succes het schip draaiende te houden de normale routine moest behouden blijven. Het bevel van Alexeev was maar schijn. In belangrijke beslissingen werd hij zelfs volledig genegeerd. Men koos koers naar Odessa en het anker werd uitgegooid in de baai rond 10 u. s'avonds, 27 juni.



Yv. aë 124

Tijdens de nacht had het comité niet stil gezeten en het volgende werd beslist: Proviant aankopen, kolen bunkeren, het lichaam van Vakulinchuk aan de wal brengen en tonen aan de arbeiders, een mededeling uitgeven bestemd voor de werklieden, de bevolking van Odessa oproepen hen steun te verlenen en contact opnemen met de plaatselijke sociaal democratische organisaties. De onderofficieren werden belast deze beslissingen zonder dralen uit te voeren, want er mocht worden verwacht dat Vice-Admiraal Krieger in Sevastopol spoedig zou ingrijpen. Als antwoord op het ultimatum van de Potemkin verklaarde Tsaar Nicholas de staat van oorlog. De kozakken chargeerden de opgekomen menigte en zaaiden dood en vernieling. De arbeiders van Odessa waren ervan overtuigd dat de bemanning van de Potemkin aan land zou komen en hen wapens zou verschaffen. Ook de kanonnen van de kruiser zouden weldra wel in actie komen. Dit was het comité echter niet direct van plan omdat zij oordeelde dat aanzienlijke hoeveelheden bemanningsleden aan wal hun eigen positie in gevaar kon brengen in geval van een poging tot overrompeling. Vakulinchuk werd begraven met de toestemming van de plaatselijke militaire autoriteiten maar na de begrafenis vielen de deelnemers in een hinderlaag en verschillende deelnemers werden neergeschoten. De meeste bereikten echter toch het schip. Met de boordkanonnen werd op Odessa geschoten. Er werden geen vitale doelen geraakt en het bombardement was maar van korte duur.

Op 30 juni werd het menens: 3 grote schepen en enkele kleinere kwamen in zicht en negeerden het ultimatum dat de Potemkin had opgezet: «Geef U over of wij vuren!» Admiraal Vishnevski achtte het geraadzamer versterking af te wachten en hield zich op veilige afstand. Toen de andere schepen van de vloot toekwamen wou men onmiddellijk overgaan tot het tot de orde roepen van de muiters die zich echter niet lieten intimideren. De revolutionaire vonk sloeg over naar de andere schepen waarvan de bemanningen weigerden op hun kameraden te schieten. De «George» vervoegde de Potemkin en beiden meerden in Odessa. De rest van de vloot keerde terug naar Sevastopol. Admiraal Chukhnin stelde een onverwachte daad: hij

stuurde al het personeel van de schepen met onbepaald verlof. In feite had de Zwarte zee vloot opgehouden te bestaan. Plotseling besloot de George niet langer mee te doen aan de revolutie en door een ongelukkig maneuver raakte zij vast op een zandbank. Ondertussen hadden de militaire autoriteiten versterkingen laten aanbrengen en besloot men op de Potemkin de strijd op te geven. Maar om te vermijden dat men allemaal zou terechtgesteld worden besloot men met het schip te vluchten naar Roemenië. Erg welkom was men er niet. Er kon niet gebunkerd worden en zo zwierf de potemkin van haven tot haven zonder dat zij in staat was te bunkeren want niemand wou het schip helpen. Feodosia werd het begin van het einde. Bij een poging enkele kolenschepen te veroveren vielen een

aantal van de voornaamste figuren.

Volkomen gedesillusioneerd verliet men de haven. In de morgen van de 8 juli stevende de Potemkin de haven van Constanza in Roemenië binnen om zich over te geven. Matushenko en zijn mannen werd beloofd dat geen haar op hun hoofd zou gekrenkt worden als zij zich overgaven en dat zij zelfs de Roemeense nationaliteit zouden krijgen. Vooraleer het schip te verlaten lieten zij het onder water lopen en in weinig tijd zonk het schip in de haven. In 1907 beloofde Rusland Amnestie aan de revolutionairen Matushenko en anderen wilden daar op in gaan maar werden reeds aan de grens opgepakt en later als verraders opgehangen.

BRUSSELS «BY - SEA» ...

S'il est courant que des navires de guerre étrangers fassent escale dans nos ports d'Ostende, de Zeebrugge, de Gand ou d'Anvers, il est moins fréquent de les voir relâcher au port de mer de ... Bruxelles. Et pourtant! C'est dans la capitale, que le Patrouilleur Rapide français GLAIVE effectua une visite de «routine» du 2 au 6 décembre dernier.

Cet élégant «petit» bâtiment de 41 m. de long, de 6 de large, calant 1,90 m. et déplaçant 135 Tx. - 150 avec armes et bagages! - compte un équipage de 19 hommes. Et parmi eux, le Lieutenant de Vaisseau Giran. C'est en sa qualité de commandant en second qu'il nous invita fort aimablement à visiter le bord.

Il nous expliqua que le GLAIVE est équipé de 2 moteurs diesel de 2.200 C.V. actionnant 2 hélices «à pitch» qui le propulsent à une vitesse de près de 25 noeuds; qu'il est armé de 2 mitrailleuses de 12.7 mm. et qu'il possède bien sûr, les instruments de navigation les plus modernes. Le GLAIVE, ainsi d'ailleurs que le PERTUISANE, fut construit en 1976 pour le compte de la Marine Nationale aux Chantiers C. Auroux d'Arcachon. Deux autres sister-ships le furent à Cherbourg.

Notre guide releva aussi une particularité du GLAIVE. Celle de disposer en fait, de deux équipages, qui hormis le commandant et son second, naviguent par roulement. Lorsque l'un est en mer, l'autre est au «repos» à l'arsenal de Cherbourg, base du patrouilleur.

La raison de ce double armement est dictée par les conditions souvent difficiles dans lesquelles le GLAIVE exécute les tâches qui lui sont imparties. Et celles-ci sont nombreuses!

Rattaché à la 1ère Région Maritime - qui va de St. Malo au Pas de Calais - il doit assurer e.a. la surveillance du «Rail», patrouiller et signaler toutes irrégularités aux règles du droit maritime, contrôler et prêter assistance aux pêcheurs en mer et bien sûr, participer le cas échéant, aux

opérations de sauvetage.

Au dire des hommes embarqués, leur navire est bon marin et marche bien. Mais ce sont surtout les conditions climatiques en Manche et l'état de la mer qui rendent certaines missions éreintantes.

L'oasis de l'escale n'est donc pas un vain mot pour ces marins.

Ainsi leur passage à Bruxelles fut à la fois agréable et enrichissant. Tous reconnurent sans chauvinisme, que la capitale, centre administratif de bien d'organismes européens, était une bien jolie ville, peuplée de gens aimables et chaleureux.

L'agrément du séjour de nos hôtes fut aussi le fait de l'assistance efficace des autorités et de la collaboration étroite de l'officier de liaison mandaté par le Force Navale, le 2 EDV (R) Thierry Dachelet de Bruxelles. (N5 - AORFN). Assurément, le cadre de réserve de la ZMFN répond toujours présent partout où il est requis.

Au cours de cette visite à bord, il nous fut aussi loisible d'évoquer le prodigieux développement de la technologie appliquée aux navires modernes. Comment en 60 ans, on passa des grands voiliers aux bâtiments supersophistiqués, bourrés d'instrument complexes.

Alors qu'il y a quelques décennies à peine, seul l'empirisme du marin palliait aux aléas de la navigation.

Et l'individu, diront certains, sut-il toujours s'adapter psychologiquement à cet indispensable essor technique? Il est désormais acquis que l'homme est un battant, apte à relever les défis et capable d'évoluer. Le marin ne fait pas exception à la règle.

Il met aussi tout son coeur à servir cette merveilleuse maîtresse qu'est la ... Mer!

A Dieu vat!

Saint Bernard du Spuikom

N.V. SCHEEPSWERVEN VAN LANGERBRUGGE

Moervaartkaai 15, B-9020 GENT
(langsheen het kanaal Gent-Terneuzen)



NIEUWBOUW - OMBOUW - HERSTELLING

MOTORISATIE -

SCHEEPSELECTRICITEIT - ELECTRONICA

MEKANIEK - MEUBEL- en SCHRIJNWERK

Electrische dwarshelling
lengte 140 m.

Droogdokken
130 m. x 13 m. x 5,30 m.

Tel. werf
(091) 45.04.01

Tel. droogdok
(091) 53.15.11

Na kantoortijd:

(091) 28.24.86 (ir. H. Mainil)
(055) 45.59.56 (ir. J. Verhoest)
(091) 45.04.72 (G. Rijckaert)
(03) 888.30.75 (F. De Wilde)

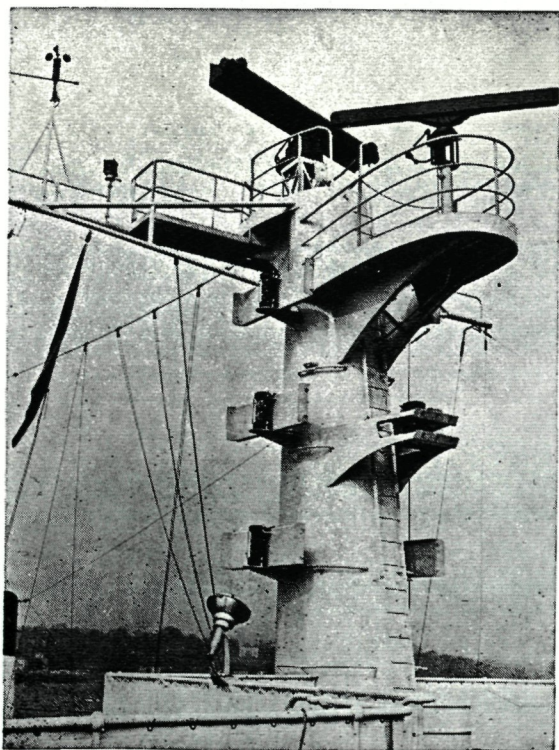
Telex 11.522

n.v. E.N.I. s.a.

L'Electro - Navale & Industrielle s.a.
Elektrische Nijverheids-Installaties n.v.

Postbus 389
2000 ANTWERPEN

Tel. 03 / 887.40.81
Telex : 31598 eni b



Elektrische installaties
Branddetectie
Scheepsherstelling
Elektrische installateurs van
de Fregatten E71 en
de mijnenjagers CMT

VALCKE Frères n.v.

**SINDS 1783... 200 JAAR BETROUWBARE SERVICE
EN IN DECEMBER 1986... 203 JAAR!**



1783-1983

Dieselmotoren DEUTZ
Reparaties aan alle motoren
Scheepsherstellingen
Dokwerken

Containerherstellingen en werken aan haveninrichtingen

Constructies:

Mechanische constructies - Ketelmakerij - Dieselaggregaten
Pompgroepen - Dieselinjectie BOSCH-CAV

n.v. VALCKE Frères s.a.

AGENT IN BELGIE VOOR

DEUTZ
MWM



IN BELGIE GEVESTIGD TE:

OOSTENDE

H. Baelskaai 3
Tel. (059) 32 18 14
Telex 81426
Telefax (059) 32 18 19

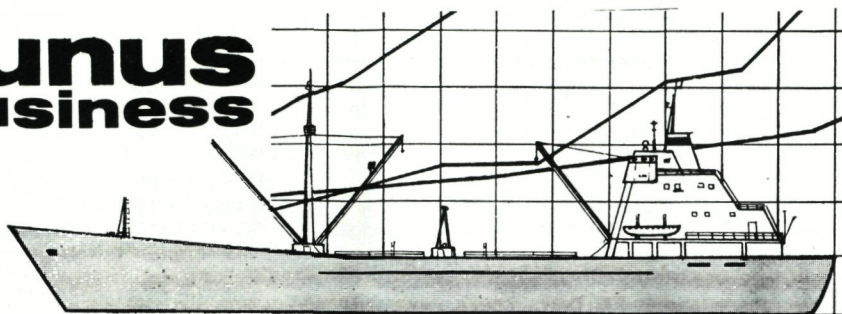
ANTWERPEN

Nassastraat 37
Tel. (03) 231 06 90
Telex 31167
Telefax 03/231 06 96

ZEEBRUGGE

Tijdokstraat 26
Tel. (050) 54 41 79
Telex 81951

EVENEENS GEVESTIGD TE PARIJS - BOULOGNE S/MER - LORIENT - LA ROCHELLE



Z.93 «Aalscholver» - Nieuwe Eurokotter

Door E. VAN HAVERBEKE

Zaterdagmiddag 1 maart jl. was het feest bij de visserij te Zeebrugge, zelfs de zon was er van de partij toen de Z.93 «Aalscholver», een flinke Eurokotter van Reder Jozef Vantorre werd gedoopt.



Eerst en vooral wil ik namens de reder mijn dank betuigen aan U, Mijnheer de Minister, omdat U het peterschap over dit nieuwe vissersvaartuig hebt willen aanvaarden, niettegenstaande uw overbelaste ministeriële agenda. Een woord van dank ook aan Mevr. Maertens - Vander Haeghen Cecile die als meter het nieuw schip zal begeleiden.

Zopas heeft E.H. Corneillie volgens aloude vlaamse traditie de Z.93 «Aalscholver» gedoopt en werden in kruisvorm de paasnagels ingeslagen in het dek.

Ze zijn als het ware ook het zinnebeeld van ons allerwens dat dit schip vanuit de 4 windstreken behouden moge terugkeren.

Want niettegenstaande de vooruitgang van de techniek en de steeds meer doorgedreven veiligheidsmaatregelen blijft het vissersleven wat het altijd reeds is geweest riskant, gevaarlijk en onvoorspelbaar.

Ook als bedrijf houdt de visserij risico's in, afhankelijk als

Plechtigheid

Het was de Oostendse visserij-aalmoezenier «Padre» Corneillie, die met een stem als een klok, de zegen van de Heer over het schip uitsprak. Vervolgens werden door Peter Daniel Coens, Minister van Onderwijs, Meter Cecile Maertens, Reder Jozef Vantorre en Schipper Georges Vandierendonck de «paasnagels» in kruisvorm ingeklopt. Een licht ontroerde meter wenste de «Aalscholver» een behouden vaart toe, terwijl zij bijgestaan door Minister Coens, die haar vakkundig adviseerde, het driekleurig lint doorknipte.

Ontvangst

In het prachtige «Gemeenschapshuis» van Zeebrugge had daarna een ontvangst plaats. Zelden hebben we zo'n massa aanwezigen gezien op een doop. De «Vantorre's» zijn niet alleen bekwaam vissers - van vader op zoon - maar ook een graag geziene familie.

Het was de heer Jacques Bonnevie, Afgevaardigde Beheerder van N.V. Valcke Frères, die als hoofdaannemer voor de bouw als eerste het woord voerde, namens VALCKE maar ook namens reder Vantorre. Uit zijn toespraak lichten we enkele belangrijke fragmenten.

Als afgevaardigde beheerder van de firma Valcke Frères N.V. is het mij een eer U allen, mede namens de reder Jozef Vantorre - Verbouw te mogen begroeten en U allemaal te danken voor blijk van belangstelling in de visserij en uw medevoelen met Jozef en Alice, voor wie het vandaag een grote dag is, misschien wel de grootste.



het is van zoveel factoren die de reders niet in eigen hand hebben als daar zijn de vangstbeperkende maatregelen, quota, sluiten van bepaalde visgronden, prijzen van gasolie en ook de prijzen van de vis zelf.
U allen die met het visserijbedrijf vertrouwd bent weet dit maar al te goed.

Slechts zij die een harde koers varen en hun bedrijf goed leiden kunnen ertoe komen hun enorme investeringen te doen renderen.

Daarom is het van het allergrootste belang dat er niet alleen bekwame reders zijn doch ook dat er een geschoolde bemanning aan boord is, zowel theoretisch als praktisch want aan boord tellen vooral een paar kloeke en vaardige handen, handen zoals permeke die placht te schilderen.

Daarom doet het mij enorm plezier en ik bedank ben heel speciaal voor hun aanwezigheid dat benevens de Heer Minister van Onderwijs, ook vertegenwoordigers aanwezig zijn uit onze visserij scholen. Zij hebben onze vissersjongens in handen en van hun inzet voor de opleiding ervan hangt veel zoniet alles af voor wat ons visserijbedrijf aangaat.

Namens de firma Valcke frères, die verantwoordelijk was voor de gehele bouw en ook namens de West-Vlaamse scheepswerken, die de casco heeft gebouwd bedank ik de reder Jozef en zijn vrouw Alice voor het vertrouwen dat ze in ons gesteld hebben door ons deze opdracht toe te vertrouwen.

De «Aalscholver» is een eurokotter met een lengte van 21 meter, een brutotonnemaat van 70 en een vermogen van 300 pk. Hij komt in vervanging van zijn veel kleiner vaartuig waarmee hij praktisch uitsluitend de garnaalvangst be-dreef.

Voor de bouw van de Z.93 was de firma Valcke Frères N.V. alleen verantwoordelijk, doch vele onderaannemers hebben eraan meegewerkt.

Reder Jozef Vantorre, wil ik niet alleen danken doch vooral feliciteren voor de durf, ambitie en het vertrouwen in de visserij.

Want niet iedereen durft het aan schulden te maken in een bedrijf dat, ik heb het reeds gezegd, zoveel risico's inhoudt.

U bent echter een van de typische voorbeelden van het aloude zeebrugs familiebedrijf dat meer dan wie ook de vader - op - zoon traditie behouden heeft.

Het is aan die familiebedrijven te danken dat Zeebrugge uitgegroeid is tot de belangrijkste vissershaven aan onze kust.

Inderdaad, hier in Zeebrugge past nog het gezegde: Zo de vader, zo de zoon!

Zoals vader Constant, als 14 jarige het zeegat introk zo heeft ook Jozef als veertienjarige het zeegat gekozen. De oudste zoon Dirk heeft ook reeds een eigen vaartuig, de Z.56 en de andere 2 zonen wachten met ongeduld om met dit nieuw vaartuig te kunnen meevaren.

Vader Constant is destijds begonnen als scheepjongen op een zeilschip zonder motor, kocht nadien een eigen schip dat door de bezetter werd aangeslagen, doch doorzetter als hij was liet hij in 1945 reeds een nieuw schip bouwen waarop Jozef zijn leerschool kreeg.

Geleidelijk aan is Jozef opgeklommen van scheepjongen via matroos, en machinist tot schipper. In 1969 kocht hij dan een eigen schip, de Z. 471, dat hij nu nog altijd heeft.

Deze dag is dus de bekroning van uw lange vissersloopbaan waarbij je voor het eerst een volledig nieuw schip hebt laten bouwen.

U heeft een groot kapitaal geïnvesteerd doch U hoeft zich geen zorgen te maken. Uw bijna 40 jarige ervaring en twee kloeke zonen staan borg voor het succes.

Ervaring en jeugd, de grootste troeven!

Wie kan die voorleggen?

Wij mogen heel zeker uw vrouw Alice niet vergeten, de optimiste die van aanpakken weet en die voor u misschien nog de grootste steun betekent.

Er is ook nog vader Constant en uw oudste zoon Dirk, die zoals gezegd, zelf ook reeds reder is en die er altijd bij is om een handje toe te steken.

Hij was er trouwens reeds als eerste bij om samen met uw vader en zijn broers de casco van de Oostkampse weiden over te brengen naar Oostende, waar het nest van de Aalscholver heeft gestaan.

TOESpraak VAN DE HEER DANIEL COENS MINISTER VAN ONDERWIJS

Vandaag is een oude droom van mij gerealiseerd, die ik al lang koester. Het is dan ook met een intens genoegen dat ik ingegaan ben op het verzoek het peterschap van de Z. 93 Aalscholver aan te nemen.

Ondanks het feit dat ik niet direct aan de kust woon, heb ik me steeds aangetrokken gevoeld door de zee en alle bedrijvigheid die er mee te maken heeft.

En dan denk ik vooral aan het vissersleven, dat voor mij altijd iets speciaals geweest is, ik ben er mij duidelijk van bewust dat er een verschil is tussen mijn visie op die zaken en de uwe.

Ik ben een «landrot» en U, die bij de visser betrokken bent, bent doorwinterde zeemannen.

En daarmee is het verschil duidelijk gemaakt. Dacht ik.

Het feit dat ik me slechts van op afstand betrokken kan voelen bij het vissersleven en -werk, belet mij niet groot ontzag en respect te voelen voor wat hier gepresteerd wordt.

De slagkracht en de ondernemingszin die zich in het visserijbedrijf manifesteert, zijn uniek voor de Vlaamse industrie!

Als ik zie welke *risico's* U durft te nemen, welke *inspanningen* U zich getroost, met welke *onvervaardheid* U de toekomst aanpakt, dan kan ik slechts zeggen: «chapeau»!

Hoed af voor onze Vlaamse vissers!

Ik durf zonder meer te stellen dat de zeevisserij tot een van onze mooiste en levendigste bedrijfstradities behoort.

En één van de aspecten die ik daarin geweldig belangrijk vind, is dat gevoel van *solidariteit* dat tussen uw mensen leeft.

U weet dat u allen in hetzelfde schuitje zit.

Er kan slechts gevist worden met bundeling van alle krachten.

En precies dat besef verleent U de energie om op zo'n spectaculaire wijze vooruit te gaan.

Vroeger reeds hebben de vissers diverse keren bewezen dat solidariteit geen ijdel begrip is. Niet alleen voor hun collega's maar ook voor de gewone man.

Daarbij denk ik onder meer aan de rol die de Vlaamse visserswereld gespeeld heeft in de voedselbevoorrading tijdens de 2de Wereldoorlog.

De haring die toen, met immense risico's vanwege onder meer de mijnen, gevist werd, heeft heel wat stedelingen de hongerdood bespaard!

En ik weet ook dat geen visser ooit een schip in nood in de steek zal laten.

Die solidariteit, dat spreekt mij geweldig aan.

De visser, dat is het soort mens waarvan wij er altijd te weinig zullen hebben: eerlijk, robuust en loyaal als hij is binnen en buiten zijn werkterrein;

De arbeid van de visser is overigens hard en gevaarlijk. Daarvoor moet respect opgebracht worden.

De meeste mensen kennen enkel de *winkelprijs* van het stuk kabeljauw of de tong of de pladijs die op hun bord liggen.

De werkelijke prijs: die van de risico's die van het dagenlang weg zijn van huis, die van de nooit aflatende arbeid, *die prijs blijft onbekend*.

Want niemand kan die berekenen.

Een ding weet ik in ieder geval heel zeker: als het wel kon, dan zou de vis onbetaalbaar zijn.

Zoals U ziet is mijn waardering voor het vissersbedrijf zeer veelzijdig, en het is dan ook in meer dan één zin dat het peterschap over een vissersboot mij nauw aan het hart ligt.

Vanaf vandaag heb ik een echte *familieband* met Zeebrugge.

Het peterschap is voor mij meer dan een louter formeel begrip.

De Z 93 Aalscholver staat vanaf nu ook een klein beetje onder mijn hoede.

Al was het maar dat ik deze boot met goede gedachten van voorspoed en geluk kan begeleiden.

De Aalscholver: dat is een mooie en betekenisvolle naam.

Zoals U weet is de Aalscholver een grote roofmeeuw, met een buitengewoon talent om op vis te jagen.

Ik twijfel er niet aan dat deze boot met haar bemanning dezelfde kwaliteiten tentoon zal spreiden.

Daarvoor staan de traditie en uw aller vakkennis borg! Vakkennis krijgt men overigens niet *zomaar*.

En daarmee wil ik ook hulde brengen aan het visserijonderwijs, dat toch fundamenteel is in de opleiding tot visser.

De interactie tussen bedrijfswereld en onderwijs staat hier overigens al veel verder dan in om het even welke andere sector.

En dat is positief, vooral omdat U daarmee het bewijs levert dat die interactie niet alleen *nodig*, maar vooral ook *mogelijk* is.

Mijn diepe waardering gaat echter ook uit naar Jozef Vantorre, de echte vader van de Z 93 Aalscholver.

U hebt hier een van de meest concrete bewijzen geleverd van uw *geloof* in de toekomst, maar ook van uw liefde voor de visserij.

En met U ben ik trots op deze boot en op de bemanning die ze op haar tochten zal begeleiden.

Moge de zee U allen gunstig gezind zijn.

Die wens stuur ik niet alleen mee op de maiden trip, maar ook op alle reizen die U in de toekomst beschoren zijn!

Wensen van meter Cecile Maertens

Na een tenor als Minister Coens, wenste Mevrouw Cecile Maertens in eenvoudige, maar wel gemeende woorden die diep uit haar hart kwamen, het volgende:

Wij allen hier aanwezig, ook diegene thuis, wensen de Familie J. Vantorre - Verbauw van harte een welgemeende ovatie met hun gloednieuwe Z.93 «Aalscholver».

Onze oprechte gelukwensen gaan eveneens naar de gerenomeerde Vlaamse Scheepsbouwer, inzonderheid de Firma Valcke Oostende en Vercruysse Oostkamp, die het mogelijk gemaakt hebben onze zeer bekende Zeebrugse Visserijvloot met een nieuwe parel te versieren.

Ook wensen en smeken wij dat de voorzienigheid U steeds moge begeleiden op Godes wereldzeeën.

Toespraak Mevrouw Alice Vantorre-Verbauw

Onvoorzien, maar spontaan en bijzonder sympathiek wenste Mevr. Alice Vantorre, echtgenote van de Reder, namens haar echtgenoot en familie enkele woordjes te zeggen tot de zoveel genodigden:

Aan allen hier aanwezig hartelijk welkom.

Eerst en vooral een welgemeende dank van ons beiden voor de Heer Minister Daniel Coens en Mevrouw Camille Maertens Cecile Van der Haeghen om het Peterschap en Meterschap spontaan te hebben aanvaard.

10 oktober, tewaterlating van de Z93 «Aalscholver» op de Westvlaamse Scheepswerven te Oostkamp. Vandaag 1

Van links naar rechts, de meter Cecile Maertens; de peter Minister Daniël Coens; de echtgenote van de reder, Alice Vantorre; de reder Joseph Vantorre en de Heer Jacques Bonnevie, Afgevaardigd Bestuurder N.V. Valcke.



maart doop van het schip. Wij danken de heer Jacques Bonnevie, beheerder van de Firma Valcke die het ons mogelijk heeft gemaakt en ons aangemoedigd heeft om dit schip te bouwen.

Wij danken ook de Heer Ingenieur Vancoillie waar wij altijd welkom waren en er zoveel uren, ja misschien overuren, heeft aan besteed. Maar ook de heer Marc Descamps die het aangedurft heeft de taak op zich te nemen, toezicht te houden dat alles in goede samenwerking vlot verliep aan boord, maar vooral alle mensen, maar ook allen, die er bij betrokken zijn geweest in dit koude winterweer, ook de bemanning die ons de laatste weken zo enorm hebben geholpen, kortom iedereen die heeft meegewerkt om tot dit resultaat te komen. Mogen er in de toekomst voor de Firma Valcke nog vele volgen. Wij wensen het van harte.

Bloemen en geschenken

Na een woordenvloed volgde een geschenkenregen. Peter en meter mochten van de reder een mand boordenvol zeevruchten ontvangen, terwijl ze ook onderling een geschenk uitwisselen.

Ook Padre Corneillie werd niet vergeten, terwijl de Heer Jacques Bonnevie voor een keurig aandenken aan deze doopplechtigheid had gezorgd en tevens ook aan de bemanning had gedacht. Tenslotte werd zowat iedereen door Mevrouw Alice Vantorre in de bloempjes gezet.

Zelden hebben we een doopplechtigheid meegemaakt waar zoveel aandacht werd besteed aan de mens en dit in de breedste zin van het woord.

TECHNISCHE SPECIFICATIE

VISKOTTER Z.93 «AALSCHOLVER»

Lengte over alles	: 21,00 m.
Breedte op spant	: 6,00 m.
Holte op bovenkant kiel	: 2,80 m.
Diepgang vóór	: 1,95 m.
Diepgang achter	: 2,35 m.

- Stalen casco gebouwd op de West-Vlaamse Scheepswerven te Oostkamp.
- De afwerking te Oostende door de firma Valcke Frères N.V.

1. De voorstuwingmotor is een DEUTZ - dieselmotor watergekoeld type SBA 6M 816 LLK «O» - 6 cilindres in lijn vermogen 292 PK bij 1500 t/min.

met een aangebouwde reductie keerkoppeling TWIN DISC type MG 514 C reductie 5,16/1

die een vetgesmeerde schroefinstallatie aandrijft uitgerust met een LIPS cunial bronzen 4-Bladsschroef dia 1400 en voorzien van een LIPS straalbuis type 19 A.

2. Vóórzijde voorstuwingmotor is uitgerust met een topas die zorgt voor aandrijving van:

- Liergenerator ALCONZA type G 200 L - 50 KW 220 V - gelijkstroom.
- Verlichtingsgenerator ALCONZA type G 200 S - 20 KW 220 V - gelijkstroom.
- Verlichtingsalternator 24 V.

3. De hulpgroep bestaat uit:

- Een luchtgekoelde Deutz - dieselmotor type F 6L 912 vermogen 65 PK bij 1500 t/min.

die aandrijft:

- Noodliergenerator ALCONZA type G 1805 - 25 KW 220 V - gelijkstroom.
- Noodverlichtingsgenerator ALCONZA type G 160 L 16 KW - 220 V gelijkstroom.
- Verlichtingsalternator 24 V.

4. Vislier BRUSSELLE TYPE 840/4

met:

- 2 hoofdtrommels voor 275 m. kabel dia 22 in 12 lagen
- 2 hulptrommels voor 100 m. kabel dia 16 in 10 lagen
- 2 verhaalkoppen.

Elektrisch aangedreven door liermotor ALCONZA met elektr. rem, vermogen 60 PK 1000 t/min. - 220 V gelijkstroom.

5. — Hydro elektrische stuurmachine BRUSSELLE type HSE 80R met auto - piloot.

6. — Ankerlier, handgedreven ankerlier, VAN LIER type A1 met 2 snelheden.

7. Navigatieapparaten SAIT.

- 1 zender ontvanger SSB
- 1 zender ontvanger VHF
- 1 daglichtradar
- 1 automatisch piloot
- 1 sonar
- 1 kleurendieptemeter
- 1 scanning ontvanger
- 1 navigator Navstar
- 1 videoplotter

8. Visruim uitgerust met koelinstallatie STEFENS

Koeling tot + 2° C.

(*) Wij danken «Het Visserijblad» dat zeer bereidwillig de foto's ter beschikking stelde.

INFO MARINE



Un nouveau Chef d'Etat-Major à la Force Navale: le Vice-amiral E. Poulet

De nieuwe Stafchef bij de Zeemacht: Vice-Admiraal E. Poulet

Depuis le 1er janvier 1986, un nouveau chef d'état-major a été nommé à la Force Navale, le vice-amiral Edmond Poulet succédant au vice-amiral aviateur André Schim. Le vice-amiral Poulet est loin d'être un inconnu. Voilà, en effet, 34 ans qu'il appartient à la Force Navale!

Né à Uccle le 17 août 1928, il fit ses études gréco-latines au 'St Jan Berchmans College' de Bruxelles avant de suivre les cours préparatoires à l'Ecole Militaire au 'St Joris Instituut' des Frères des Ecoles Chrétiennes à Bruxelles. En 1947, il est admis à l'Ecole Royale Militaire — section Polytechnique — où il se spécialise comme ingénieur en 'Armement et Balistique'. Il termine avec grande distinction. C'est en 1952 qu'il rejoint la Force Navale Belge. Il y suit immédiatement les cours de l'Ecole d'application de la Marine française, à bord du célèbre croiseur-école 'Jeanne d'Arc'. Après divers embarquements, il entame des cours de spécialisation de lutte contre les mines, à l'école des Mines de la Marine Royale néerlandaise. Pour suivre, il assume le commandement de divers dragueurs de mines. Après avoir suivi avec fruit les cours et stages de l'Ecole de Guerre belge, de l'Ecole Supérieure de Guerre Navale française et du Cours Supérieur interarmées à Paris, il obtient le Brevet d'état-major en 1965.

De 1966 à 1967, il commande la base navale d'Anvers; il assume ensuite les fonctions de chef de la section Plans et Programmes à l'état-major de la Force Navale.

Ainsi, de 1970 à 1975, il est le directeur de projet du programme des 4 frégates qui, on s'en souviendra, entrèrent en service en 1978.

On le retrouve à bord du Zinnia où il commande pendant deux ans et demi la flotille de lutte contre les mines. C'est son dernier service en mer.

Il devient, en effet, COMOPSNV, c'est-à-dire commandant des opérations navales ... un poste qui l'amènera à exercer la fonction de chef d'état-major de la zone BENELUX auprès de L'OTAN.

En décembre 1978, capitaine de vaisseau BEM, il est promu au grade de chef d'état-major adjoint de la Force navale. Il est nommé amiral de division le 26 septembre 1980.

Le 1er octobre 1980, c'est à l'emploi de deuxième sous-chef d'état-major général qu'il est désigné, avant de recevoir, le 15 janvier 1983, l'emploi de chef de délégation de la représentation belge auprès du Comité Militaire.

Le vice-amiral Poulet fut, il y a quelques années, officier d'ordonnance du Prince de Liège et de sa Majesté le Roi; il est actuellement aide de camp du Roi.

Sinds 1 januari 1986 heeft de Zeemacht een nieuwe stafchef. Vice-admiraal vlieger A. Schim wordt immers opgevolgd door vice-admiraal Edmond Poulet.

Vice-admiraal Poulet is helemaal geen onbekende. Reeds 34 jaar lang is hij werkzaam bij de Zeemacht!

Hij werd geboren te Ukkel op 17 augustus 1928, in het Sint-Jan-Berchmanscollege te Brussel volgde hij de Grieks-Latijnse afdeling. Vervolgens bereidde hij zich voor op de Militaire School in het Sint-Joris instituut van de Broeders der Kristelijke Scholen te Brussel.

In 1947 werd hij opgenomen in de Koninklijke Militaire School, Polytechnische afdeling, waar hij zich specialiseerde als ingenieur in «Bewapening en Ballistiek» met grote onderscheiding.

In 1952 voegt hij zich bij de Zeemacht en volgt er de applicatiecursus bij de Franse Marine. Hij gaat onder meer aan boord van de beroemde schoolkruiser «Jeanne d'Arc». Na verschillende andere inschepingen vervolmaakt hij zich tevens in de mijnenbestrijding bij de Mijnenchool van de Koninklijke Nederlandse Marine. Hij zal dan ook het commando voeren over diverse mijnervegers.

In 1965 wordt hij staffbrevethouder. Voordien had hij immers de cursussen en stages van de Belgische Krijgsschool met vrucht doorlopen. Hij behaalt eveneens het diploma van de Franse «Ecole Supérieure de Guerre Navale» en van de «Cours Supérieur interarmées» te Parijs. Van 1966 tot 1967 is hij commandant van de marinebasis te Antwerpen en verdient hij daarna zijn sporen als hoofd Sectie Plannen en Programma's op de staf van de Zeemacht.

Tussen 1970 en 1975 is hij de projectleider van het programma van de vier fregatten die in 1978 in dienst worden genomen door de Zeemacht.

Aan boord van de Zinnia voert hij gedurende twee en een half jaar het commando over de mijnenbestrijdingsflottielje. Het zal zijn laatste dienst op zee worden. Immers, de benoeming tot commandant van COMOPSNV — commandant van de Marine Operaties — leidt hem vervolgens naar de functie van stafchef voor de Benelux bij de NAVO! Sinds december 1978 is kapitein-ter-zee SBH Poulet adjunct stafchef van de Zeemacht. Hij wordt benoemd tot divisieadmiraal op 26 september 1980. Op 1 oktober 1980 wordt hij tweede onderstafchef van de Generale Staf. Op 15 januari 1983 wordt hij aangewezen voor het ambt van delegatiechef van de Belgische vertegenwoordiging bij het Militair Comité van de NAVO.

Vice-admiraal Poulet was enkele jaren geleden ordonnans-officier van de Prins van Luik en van Zijne Majesteit de Koning. Hij is nu vleugeladjutant van de Koning.

INFO RESERVE

OFFICIERS DE LA RESERVE DE LA FORCE NAVALE

RESERVEOFFICIEREN VAN DE ZEEMACHT

Kalender van de DIVISIE NCSO-R voor het jaar 1986. Programma de la DIVISION NCSO-R pour l'année 1986.

1-2 FEB: Répartition des tâches d'état-major DIV NCSO-R etc. pour environ 20 officiers.

Taakverdeling van de Staf DIV NCSO-R, etc. voor ongeveer 20 officieren.

Plaats: ZEEBRUGGE à bord v/e Fregat

Lieu: ZEEBRUGGE à bord d'une Frégate

8-9 MAR*: Premier weekend d'instruction pour les jeunes officiers de réserve, (brain-washing) se terminant d'un très bon repas le dimanche.

Eerste instructie-weekend voor jongere reserve officieren (brain-washing) dat afgesloten word met een prachtige maaltijd op zondag.

Plaats/lieu: COMINAV-St. Kruis

19-20 APR: Bezoek aan de haven van Antwerpen, Berendrecht, Zandvietsluis, NCSO-mogelijkheden en inplanting ter studie, loods- en havenkontakten, Schelderadar.

Visite du port d'Anvers, Berendrecht, l'écluse de Zandvliet, NCSO-possibilités et implantation, contacts divers avec le port et le pilotage, radar de l'Escaut.

Plaats/lieu: NAVCOMANT

10/11 MEI*: Deuxième weekend d'instruction pour les jeunes officiers de réserve. (brain-washing II)

Tweede instructie-weekend voor jonge reserve officieren. (brain-washing II)

Plaats/lieu: COMINAV St. Kruis.

08 JUN: Boarding-weekend voor allen/pour tous ceux qui veulent apprendre le boarding réel.

Plaats/lieu: NAVCOMOST + NAVCOMZEB.

04/05 OCT: 10-jarig bestaan van de Divisie NCSO-R.

Viering en academische zitting + diner.

Nous fêtons les 10 ans de notre Division NCSO-R, séance académique et dîner.

Plaats/lieu: NAVCOMANT.

11-12 OCT:

Conférence sur le Port de Gand, implantation de la cellule NCSO à Gand, conférence sur l'NSDR.

Lieu/plaats: GENT - Havegebouw - met diner.

25-26 OCT: Bezoek aan de havens van Oostende en Zeebrugge, met bespreking en bezoek aan haveninfrastructuur i.v.m. NCSO.

Visite aux ports d'Ostende et Zeebrugge, avec débat et visite à l'infrastructure au niveau de l'NCSO.

Plaats/lieu: NAVCOMOST et NAVCOMZEB.

28-29-30 NOV: Exercice/Oefening SNOWHITE IV te/à EGUERMIN OOSTENDE.

13-14 DEC: Weekend NCSO: INFORMATIKA/INFORMATIQUE bij de NCSO.

Mogelijkheden? Possibilités?

Hoe? Comment?

De jongeren aan het woord. Les jeunes auront la parole.

Plaats/lieu: NAVCOMANT.

05 DEC: KORPSMAALTIJD - REPAS DE CORPS de la DIV NCSO-R. voor alle NCS-OFF. Pour tous les officiers NCS.

* Noteer dat voor deze weekends de mogelijkheid bestaat in te schrijven voor **1 dag**: zaterdag **of** zondag. Het is niet noodzakelijk aanwezig te zijn voor beide dagen.

Veuillez noter que ces weekends, vous avez la possibilité de vous inscrire pour **un seul jour**: samedi **ou** dimanche.

Il n'est pas nécessaire d'être présent pour les deux jours.

V. Quintelier
Comdiv
NCSO-R
KVK(R)

BIBLIOGRAFIE - BIBLIOGRAPHIE

NIEUWE GIDS VOOR GROOT-BRITTANNIE PER JACHT

Wie per jacht de Britse kust wil afvaren, zal in een nieuw boekje de interessante kaaien vinden, om aan te meren. Bij de Britse Dienst voor Toerisme kan men, gratis, de gids «Guide to U.K. Marinas Yacht Harbours and Moorings 1986» ophalen. Het boekje (224 blz) bevat alle nuttige informatie.

Er is een inleiding in het Frans, het Duits en natuurlijk het Engels. Alle havens en jachthavens staan erin vermeld, telkens met mogelijkheden van aanmeren. Men vindt er bijvoorbeeld Brighton in, (1800 kaaien waarvan 200 voor bezoekers), een der grootste van Europa met bovendien de beste voorzieningen. Maar men vindt ook de kleine, schilderachtige haventjes in de estuaria van de rivieren aan de westkust, of van St. Katherine's Dock op de Theems, vlakbij de Tower in Londen.

De gegevens in de gids beperken zich bovendien niet tot de Kanaalkust. Ook Schotland, Wales, Noord-Ierland en de Kanaaleilanden komen erin voor.

Zeilsport is geweldig geliefd in Groot-Britannië. Een groot aantal haventjes werden bijgebouwd, aan anderen is men nog volop bezig. De nieuwste haven is die van Swansea in Zuid-Wales, met 365 diepwater aanlegplaatsen, waarvan 30 voor bezoekers.

Er is zelf plaats in deze gids voor havens in het buitenland, - op de Norfolk en Suffolk Waters, het grootste kanaalennet van Groot Britannië bijvoorbeeld, - en ook aan de rivieren.

De gids is een uitgave van Sell's Publications Ltd. U kan ervoor terecht bij British Tourist Authority, Bergstraat 52, 1000 Brussel. (tel. 02/511.43.90)

LE PETIT CHATEAU: un monument de l'histoire militaire et de la vie nationale

Une très belle édition de 128 pages du format d'ACTA MEDICINALIA MILITARIA BELGICA.

Couverture en couleur plastifiée, 175 illustrations sélectionnées parmi des centaines de documents d'archives.

Le surnom pléonastique de «Petit Château» trouve son origine il y a plus de six siècles, à la fin du Moyen-Age. A travers l'évolution de la caserne modèle de 1852 de la toute jeune Belgique, jusqu'à la caserne envahie de vigne vierge, trop petite pour les besoins actuels du Centre de Recrutement et de Sélection, il reste un sobriquet populaire qui fait revivre les temps reculés de l'Ancien Régime.

Qui ne se souvient du Petit Château avec émotion et sympathie! Des milliers de Carabiniers et Lignards y ont fait leur service. Des centaines d'officiers et de sous-officiers se sont succédés pour animer ce centre et accueillir au fil des années d'innombrables générations de militaires.

L'étonnante odyssée de cette illustre caserne et du bâtiment qui la précède vous est contée dans cette luxueuse monographie vraiment digne de votre bibliothèque.

Elle est précédée par:

— Mr. Freddy Vreven, Ancien Ministre de la Défense nationale.

— Médecin Général-Major R. Leroy, Chef du Service Médical.

— Mr. Hervé Brouhon, Bourgmestre de Bruxelles.

— Colonel M. Bidlot, Commandant du CRS.

L'édition étant fort limitée, ne tardez pas à verser ce montant de 490 F.

Compte numéro 001-1465328-25 de la S.S.S.M.M.

Quartier Reine Elisabeth, 1140 Evere.

HET KLEIN KASTEELTJE: een monument van onze militaire geschiedenis en van de Belgische Natie

Een zeer mooie uitgave, groot formaat ACTA MEDICINALIA MILITARIA BELGICA.

128 bladzijden

— 175 uitgezochte illustraties —

Honderden archiefphoto's.

De pleonastische naam van «Klein Kasteeltje» duidt op een slotje uit de Late Middeleeuwen. Doorheen de ontwikkeling van de nadien ontstane modelkazerne uit het kersverse België van 1852, tot het met wilde wingerd overwoekerde kasteeltje van heden, te klein voor de actuele noden van het Recruterings- en Selectiecentrum, bleef deze volkse spotnaam uit de tijd van het Ancien Régime doorleven. Duizenden Karabiniers en Linietroepen hebben er hun dienst volbracht. Honderden officieren en onderofficieren hebben elkaar opgevolgd bij het vervullen van hun taak en vriendelijk onthaal te verzorgen aan de ontelbare generaties rekruten die er met weemoed en sympathie aan terugdenken.

De wonderlijke en bewogen geschiedenis van deze nog bestaande en beroemde kazerne en van het gebouw dat er onmiddellijk aan voorafging, wordt U aangeboden in een luxueuze monografie. Een boek dat niet mag ontbreken in uw bibliotheek.

Woord vooraf van:

— Mr. Freddy Vreven, Oud-Minister van landsverdediging.

— Geneesheer Generaal-Majoor R. Leroy, Hoofd van de Medische Dienst.

— Mr. Hervé Brouhon, Burgemeester van Brussel.

— Kolonel M. Bidlot, Kommandant van het CRS.

De uitgave is beperkt. Stort nu nog 490 F voor de Brochure CRS.

Rekeningnummer 001-1465328-25 van W.V.M.M.D. - Kwartier Koningin Elisabeth, 1140 Evere.

OSTENDIANA V... EERSTDAAGS VAN DE PERS

In Oostende, Stad zonder archief, is op enkele publicaties over de Oostendse Cie ná en het werk van wijlen A. Sleeks en E. Vlietinck niet zoveel gepubliceerd over de geschiedenis van de «Koningin der Badsteden». De V.V.F.-Oostende doet daar sinds 1972 wat aan met het regelmatig publiceren van de geschiedkundige jaarboeken «Ostendiana». Eerstdaags verschijnt het vijfde boek uit deze reeks.

OSTENDIANA V

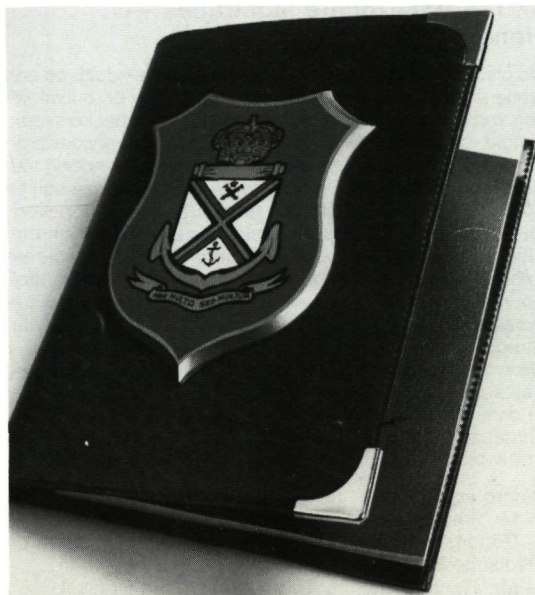
Een bijzonder rijke inhoud zal beslist deze lezers interesseren die belangstelling hebben in de geschiedenis van de stad Oostende en andere kuststeden, ook de auteurs staan in voor een degelijke inhoud. Een greep uit de rijke inhoudstafel zal iedereen overtuigen: G. BILLIET, Omtrent de Oprichting van de H.-Hartparochie en de H. Hartkerk; R. BOTERBERGE, De Blankenbergse Visserij zwaar geteisterd in 1836 en in 1867; R. DEGRYSE, De scheepsbouw in een kleine haven als Oostende in het begin van de Moderne Tijden (1446-1564); O. VILAIN, Oostendse almanakken; N. HOSTYN, De «Cercle des Beaux-Arts d'Ostende». Een Oostends kunstinitiatief uit de «Belle Epoque»; J. VERHAEGHE, Oostendenaars omgekomen in Franse Militaire dienst (1801-1813); P. VANDENABEELE, De Oostendse drukkerijen (1780-1850); J. MERTENS, Het

«Oude» Oostende en de rente op de «hofsteden» toebehorend aan de Graaf; Y. MERTENS-DE-LANGHE, Baden te Oostende in 1848; M. CONSTANDT, Bij het verdwijnen van drie toeristische complexen te Oostende; Y. VAN HYFTE, «Boulevard Roger». Een brok Oostendse familiegeschiedenis uit de «Belle Epoque»; J.P. TYTGAT, Dodenlijst v.h. Kapucynenklooster te Oostende; E. VAN HAVERBEKE, De kwartierstaten van Theo Vanhaverbeke, Julienne en Marceline Valcke, twee Oostendse kandidaat-eeuwelingen; D. METSU, De kamers van Koophandel van Oostende (1803-1914). De evolutie van een drukkersgroep. Het boek wordt typografisch gedrukt in een Garamont corpus 10 letter op wit houtvrij papier van 100 gr., voorzien van talrijke illustraties op kunstdrukpapier. Het aantal bladzijden zal rond de 200 liggen, plus de illustraties.

De oplage is beperkt tot 500 genummerde exemplaren. Redactiesecretaris is Eddie Van Haverbeke.

Hoe bestellen

575,- Fr over te schrijven op postrekening nr. 000-0300831-34 VLAAMSE VERENIGING VOOR FAMILIEKUNDE, AFDELING OOSTENDE te Oostende. Uiterste datum voorintekening 31 mei 1986, na deze datum wordt de prijs op 650,- Fr gebracht. De lijst der intekenaars wordt in het boek gepubliceerd. Portkosten 40,- Fr niet inbegrepen.



BLOC NOTE DE BUREAU

En simili-cuir brun avec grand écusson colorié Force Navale, stylo à bille
format 22 x 17 cm.

Prix: 450,- F, T.V.A. incluse, + 30 F frais de port.

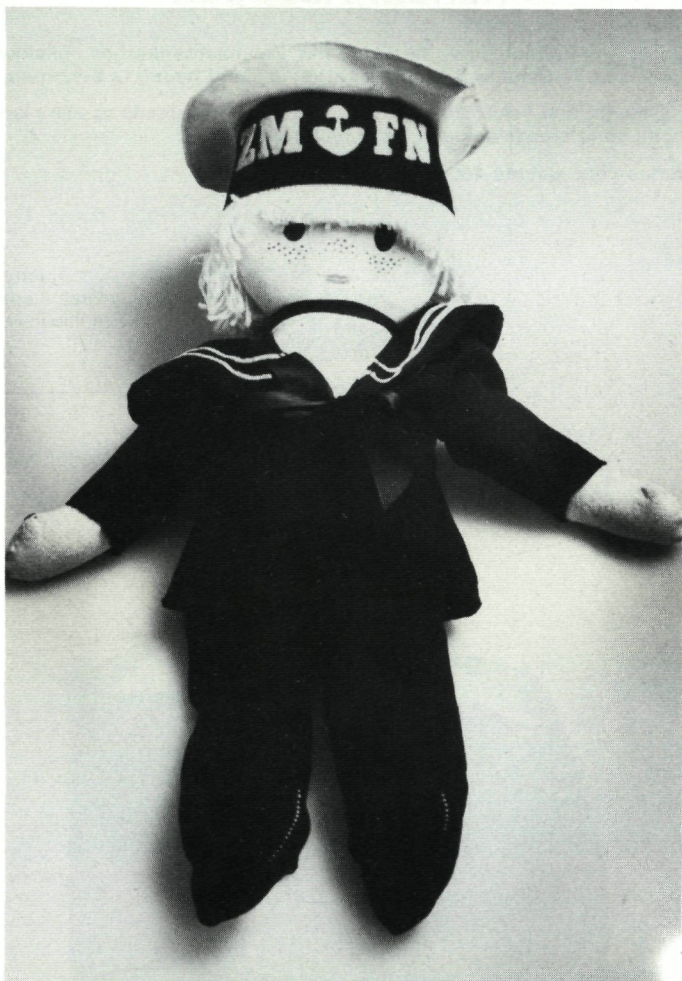
BUREAU BLOC-NOTE

In bruin simili-leder met groot vierkleurig wapenschild Zee-macht, kogelpen;
formaat 22 x 17 cm.

Prijs: 450,- fr. inclusief B.T.W. + 30 fr. portkosten.

NEPTUNUS

winkeltje — boutique



NIEUW!
NAVY MASCOTTE

SLECHTS
500,- F
+ portkosten 30,- F

NOUVEAU!
NAVY MASCOTTE

SEULEMENT
500,- F
+ frais de port 30,- F

boutique neptunus

neptunus winkeltje

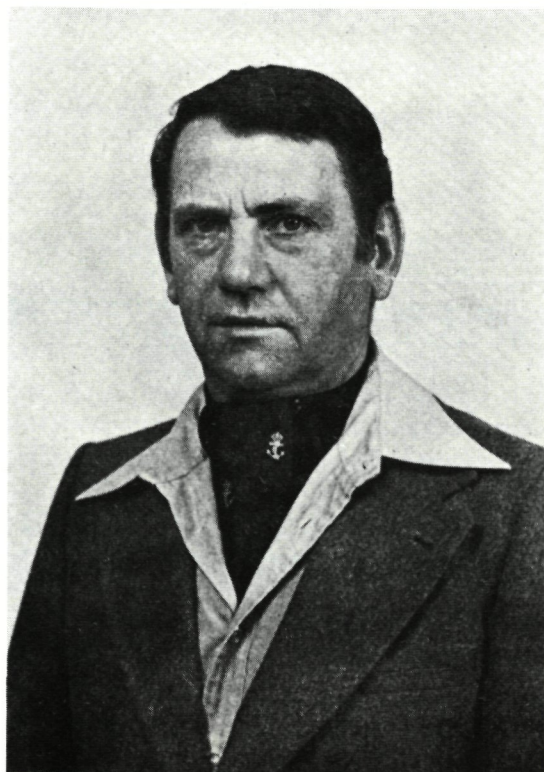
VOOR UW BESTELLINGEN — POUR VOS COMMANDES
Bankrekening 473-6090311-30 Compte de/van Neptunus

HERENHALSDOEK

Deze prachtige halsdoek, in marineblauw, bezaaid met Zeemachtankertjes, exclusief ontworpen voor Neptunus naar een model van de Canadese Krijgsmachten, is vanaf heden te bekomen.

Dank zij een vernuftig systeem met velcrosluiting blijft deze halsdoek steeds op zijn plaats. Het is de halsdoek voor de moderne man, hij staat steeds gekleed maar toch relax.

Te verkrijgen bij Neptunus voor slechts 400 fr. + 30 fr. portkosten.



FOULARD D'HOMME

Neptunus vous propose un foulard d'homme, bleu marine semé des ancras de la Force Navale, modèle exclusif dérivé du foulard des forces Armées Canadiennes. Un foulard relax, à porter avec le col de la chemise ouverte, un foulard qui ne peut glisser puisque son faux nœud est composé d'un rabat plissé tenu par une bande qui fait le tour du cou et qui se ferme par une fermeture velcro en dessous du rabat.

Le foulard de l'homme chic ! Lorsque vous l'aurez essayé vous ne pourrez plus vous en passer !

Vendu chez Neptunus au prix de 400 F + frais d'expédition 30 F.

PRACHTIGE DAMESHALSDOEKEN UIT ITALIE

NU OPNIEUW VERKRIJGBAAR

Deze werkelijk zeer mooie dameshalsdoek werd speciaal ontworpen voor de Zeemacht door een Italiaans modebedrijf. Uitgevoerd in drie kleuren, stijlvol en chique, wordt deze halsdoek aan een bijzondere goedkope lanceerprijs en in exclusiviteit door Neptunus op de markt gebracht.

Verkoopprijs werd voorlopig, BTW inbegrepen, vastgesteld op 350 fr.

De daarin vanzelfsprekend onvermijdelijke 30 fr. verzendingskosten niet inbegrepen. Dit aanbod blijft slechts geldig zolang de voorraad strekt, met andere woorden, een goede raad... niet te lang wachten ???



D'ITALIE, NOS MAGNIFIQUES FOULARDS POUR DAMES SONT ARRIVÉS

Ce magnifique foulard pour dames a été spécialement fabriqué pour la Force Navale par une maison de mode en Italie. Exécuté en trois couleurs, ce cadeau chic, de bon goût est lancé à un prix très intéressant et est vendu en exclusivité par Neptunus.

Le prix, TVA compris, a été fixé à 350 F + 30 F de frais de port.

WAPENSCHILDEN

Een reeks — praktisch voor al de schepen — wapenschilden, uitgevoerd door de Oostendse kunstenaar Michiels, in keramiek en in vier- of vijf kleuren, zijn te bekomen bij Neptunus. Ieder wapen werd goedgekeurd door de Heraldische Kommissie Zeemacht en is stuk voor stuk een juweeltje.

Prijs: 450,- F BTW inbegrepen.

Wegens de breekbaarheid van dit artikel gebeuren er geen verzendingen.

Leveringstermijn: 3 weken.

EMBLEMES

Une série d'emblèmes — pratiquement pour tous les navires — exécuté par l'artiste Ostendais Michiels, en céramique de quatre ou cinq couleurs sont disponible à Neptunus. Chaque armoirie fut approuvée par la Commission Héraldique de la Force Navale et constitue une pièce de collection.

Prix: 450,- F TVA comprise.

Vue la fragilité de cet article, il ne sera fait aucun envoi.

Délai de livraison: 3 semaines.



Neem « NU » Uw abonnement

door storting / overschrijving van 300,- fr. op onze bankrekening nummer 473-6090311-30 van Neptunus, Oostende.

U kan ook een **steunabonnement van 500 fr.** nemen, wat overeenstemt met **de werkelijke kostprijs van het tijdschrift** of nog beter... een **ere-abonnement** aan 750,- fr.

BRIQUET BELGIAN NAVY

Nieuw - Nouveau

Aansteker & Stylo
Briquet & Stylo

650,- Fr.

+ 30,- fr. verzendingskosten

+ 30 fr. frais d'expédition



AANSTEKER

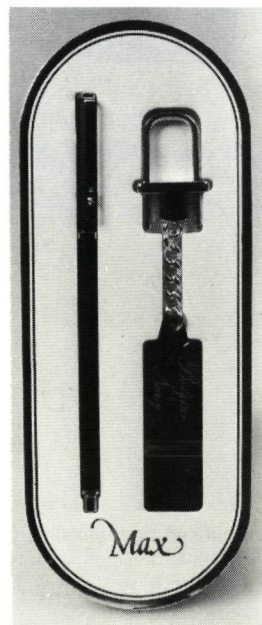
PORTE-CLEFS BELGIAN NAVY

Nieuw - Nouveau

Sleutelhanger & Stylo
Porte-Clefs & Stylo

+ 30,- fr. verzendingskosten

+ 30 fr. frais d'expédition



SLEUTELHANGER

Nieuw - Nouveau



Nieuw - Nouveau

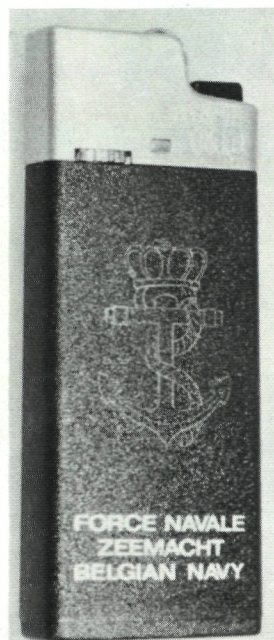
Aansteker

Bricquet

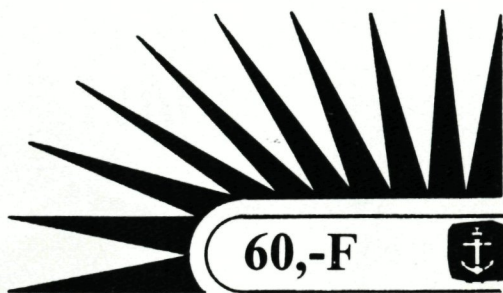
60,-Fr.

+ 30,- fr. verzendingskosten

+ 30 fr. frais d'expédition



Nieuw - Nouveau



60,-F



INSIGNE (CRAVATE OU REVERS)
KENTEKEN - DASSPELD



Cet élégant T-SHIRT «BELGIAN NAVY» peut être obtenu en quatre tailles: Extra Small, Small, Medium et Large.

Prix: 330,- Fr. T.V.A. incluse.
Frais d'expédition: 30,- Fr.

Deze modieuze T-SHIRT «BELGIAN NAVY» is te bekomen in vier maten: Extra Small, Small, Medium en Large.

Prijs: 330,- Fr. B.T.W. inbegrepen.
Verzendingskosten: 30,- fr.



«MY DADDY IS IN THE NAVY»

«T-SHIRT»

Deze prachtige «T-SHIRT» is te bekomen in 4 maten.
Prijs: 330,- fr., inclusief B.T.W.
Verzendingskosten 30,- fr.

«T-SHIRT»

Cet élégant «T-SHIRT» peut être obtenue en 4 tailles.
Prix: 330,- fr., T.V.A. incluse. Frais d'expédition: 30 fr.



Z.M. BRIEFHOUDER

PORTE-FEUILLE F.N.

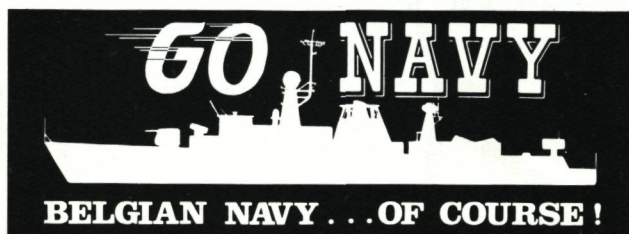


Briefhouder in zwart simili-leder, momenteel verkrijgbaar met embleem van de Zeemacht.
Prijs: 120,- fr. B.T.W. inbegrepen. Verzendingskosten: 30,- fr.

Porte-feuille en simili-cuir noir vendu avec impression de l'emblème de la Force Navale.

Prix: 120,- Fr. T.V.A. comprise. Frais d'envoi: 30,- Fr.

EN... NIEUW! ET... NOUVEAU!



ZELFKLEVER

25 F
Portkosten 9 F

AUTO-COLLANT

25 F
Frais de port 9 F

AUTO-COLLANTE FORCE NAVALE

Merveilleuse vignette, en or, noir, rouge et blanc, avec les grandes armoiries de la F.N. Pour votre voiture, votre sac, votre valise, etc.
Format réel 8 x 9 cm.
Maintenant en vente chez Neptunus pour seulement 25 F + 9 F frais de port.



ZEEMACHT ZELFKLEVER

Prachtige zelfklever, in goud, zwart, rood en wit, met het groot wapen van de Zeemacht. Voor op uw wagen, uw tas, valies, enz. Werkelijk formaat 8 x 9 cm. Nu verkrijgbaar bij Neptunus voor slechts 25 fr. + 9 fr. portkosten.



Cravate force navale

Cravate Force Navale en bleu ou en bordeaux.
Pour seulement **350,- fr.**
+ 30,- fr. frais d'expédition

Zeemachtdas

Deze Zeemachtdas is verkrijgbaar in blauw of bordeaux.
Voor slechts **350,- fr.**
+ 30,- fr. verzendingskosten



ZEEMACHT ZELFKLEVER AUTO-COLANTE FORCE NAVALE

Werkelijk formaat 8 x 9 cm.
Nu verkrijgbaar bij Neptunus
voor slechts 25 fr. + 9 fr. portkosten.

Format réel 8 x 9 cm.
Maintenant en vente chez Neptunus
pour seulement 25 F + 9 F frais de port.

TEGEL ZEEMACHT

Faïencetegel (Villeroy & Boch) met wapenschild van de Zeemacht verkrijgbaar bij Neptunus.

Prijs: 100,- Fr. B.T.W. inbegrepen.
Verzendingskosten: 30,- Fr.

CARREAU FORCE NAVALE

Ce magnifique carreau en véritable Faïence (Vilveroy & Boch) avec emblème de la Force Navale peut être obtenu à Neptunus.

Prix: 100,- Fr. T.V.A. comprise.
Frais d'envoi: 30,- Fr.



De Beukelaer. Groot in koekjes.

Grote koekjes, kleine
koekjes. Knapperig of zacht.
Droog, met vulling. Met
chocolade of vanille. Kleine
stukjes paradijs, met liefde en
vakkennis bereid.



Neem « NU » Uw abonnement

door storting / overschrijving van 300,- fr. op onze bankrekening nummer 473-6090311-30 van Neptunus, Oostende.

U kan ook een **steunabonnement van 500 fr.** nemen, wat overeenstemt met **de werkelijke kostprijs van het tijdschrift** of nog beter... een **ere-abonnement** aan **750,- fr.**



Editeur responsable - Verantwoordelijke uitgever: J.C. Liénart, H. Serruyslaan 14, 8400 Oostende

Hoofdredakteur - Rédacteur en chef: E.A. Van Haverbeke - Nieuwpoortswg. 20A - 8400 Oostende

Les articles sont publiés sous l'entière responsabilité de leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement la conception de l'Etat-Major de la Force Navale.

Alle artikels worden gepubliceerd onder de verantwoordelijkheid van de auteurs en vertolken niet noodzakelijk de mening van de Staf van de Zeemacht.

32e jaargang - neptunus 1985-'86 - 32e année

3

nr 211

Tweemaandelijks maritiem tijdschrift - revue maritime bimestrielle. — Editeur: A.S.B.L. Neptunus, Boîte postale 17, Oostende - Uitgever: v.z.w. Neptunus, Postbus 17, Oostende 1 — Prijs per nummer 50 fr. - Prix par numéro 50 fr. — Abonnement: 300 fr. (gewoon - normal) 750 fr. (ere - honneur) — 473-6090311-30 de Neptunus - voor rekening 473-6090311-30 Neptunus — Politiek en confessioneel afhankelijk

libre de toute attache politique ou confessionnelle — Aangesloten bij de Unie der Belgische Periodieke Pers - Membre de l'union de la Presse Périodique Belge

Tous droits de reproduction, de traduction et d'adaptation réservés pour tous pays.

Niets uit deze uitgave mag vervaelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden zonder schriftelijke toestemming van de uitgever.

Imprimé en Belgique: chez Impr. «Goekint», tél. (059) 50 89 60, Industriepark Autosnelweg à Oostende - In België gedrukt bij Druk. «Goekint», tel. (059) 50 89 60, Industriepark Autosnelweg Oostende

Copyright 1985 bij v.z.w./a.s.b.l. Neptunus, Oostende.

Clichés: Van Uffelen

Tel. (091) 25 47 86 Gent